SKRZYDLATA POLSKA

36 (1574) • 6.09.1981 PL ISSN 0137-866x • Nr ind. 37606 CENA 10 zł

NA MISTRZOSTWACH ŚWIATA W W. BRYTANII POLACY ZDOBYLI 2 MEDALE SREBRNE I 1 BRĄZOWY

Na zdjęciach: najlepsi piloci polscy w lataniu precyzyjnym, u góry – Krzysztof Lenartowicz, wicemistrz świata oraz Edward Popiołek – 3 miejsce. Szczegóły na stronach 4 i 5. Zdjęcia: Bernard Koszewski

NAJWIĘKSZY SAMOLOT ŚWIATA NA OKĘCIU • DZIEJE ESKADR • MISTRZOSTWA LOTNIOWE • SAMOLOT PWS-26 • REKORD ŚWIATA

BRĄZOWY MEDAL POLSKIEJ REPREZENTACJI ŚMIGŁOWCOWEJ

W dniach 14–23 sierpnia, z upoważnienia Międzynarodowej Federacji Lotniczej (FAI) Aeroklub PRL przeprowadził w Aeroklubie Ziemi Piotrkowskiej IV Śmigłowcowe Mistrzostwa Świata. Wzięli w nich udział reprezentanci Francji (2 załogi), Polski (8 załóg), RFN (7 załóg), USA (8 załóg), Wielkiej Brytanii (7 załóg) i Związku Radzieckiego (7 załóg). Startowano na śmigłowcach typu: Gazelle, Enstrom, Hughes 500D, Mi-2, Mi-1, Bell UH 1, Bell 206L, Bell OH 58, Alouette II, Bell 205 i Bo 105. Zgodnie z regulaminem mistrzostw, rozegrano 4 konkurencje obowiązkowe: zlot na punktualność i akcję ratowniczą, manewry precyzyjne, przelot nawigacyjny i slalom oraz 1 nieobowiązkową – pilotaż dowolny.

Uroczystości otwarcia i zakończenia mistrzostw, przy wielotysięcznej widowni, odbyły się na stadionie 35-lecia PRL w Piotrkowie Trybunalskim. Uświetniły je atrakcyjne pokazy lotnicze. Druk obszernych relacji z mistrzostw rozpoczniemy w jednym z następnych numerów. Przedstawimy również sprzęt, na jakim startowali zawodnicy.

W tym numerze publikujemy wyniki końcowe mistrzostw, gratulując zarazem brązowego medalu polskiej reprezentacji śmigłowcowej oraz dobrych lokat polskim załogom, z których jedna (A. Szarawara – H. Moryc) była o krok od brązowego medalu.

NA ZDJĘCIACH: Prezentacja ekip na stadionie w Piotrkowie Tryb. (powyżej). Poniżej – z lewej: mistrzowie świata – George D. Chrest (z lewej) i Stephen G. Kee (USA). Poniżej – z prawej: najlepsza polska załoga – Artur Szarawara (z prawej) i Henryk Moryc.

Zdjęcia: Bernard Koszewski

WYNIKI IV ŚMIGŁOWCOWYCH MISTRZOSTW ŚWIATA
Piotrków Trybunalski • 14–23.08.1981

KLASYFIKACJA ZAŁÓG

Miejsce	Załoga	Kraj	Śmigłowiec	Punkty
1	George D. Chrest Stephen G. Kee	USA	Bell OH 58	761
2	Guenter Pipke Manfred Greiner Rudolf Schone	RFN	Bell 205	750
3	Konrad Hanses Lothar Oehler	RFN	Alouette II	748
4	Artur Szarawara Henryk Moryc	POLSKA	Mi-2	747
5	Irvin B. Starrak Robert L. Miller	USA	Bell UH 1	747
6	Don E. Jewkes Robert A. Stolworthy	USA	Bell UH 1	744
7	John I. Bailey Alan L. Porter	USA	Bell OH 58	741
8	Herbert Dressler Manfred Preuss	RFN	Alouette II	740
9	Zbigniew Domina Andrzej Górnicki	POLSKA	Mi-2	737
10	Herbert Kloberg Winifried Beikler Karl Heinz Hofmann	RFN	Bell 205	736
11	Zdzisław Treder Andrzej Sawicki	POLSKA	Mi-2	736
12	Kazimierz Wojnicz Janusz Janukowicz	POLSKA	Mi-2	735
13	Władimir Smirnow Wiktor Sołowiew	ZSRR	Mi-1	734
14	Wilfried Hanssen Roland Freese Klaus Kurjahn	RFN	Bell 205	733
15	Zbigniew Olszewski Bogusław Kowalowczany	POLSKA	Mi-2	727
16	Tatiana Stiekolnikowa Ludmiła Korniejewa	ZSRR	Mi-2	726
17	Michael Chapple George Batteson	Wielka Brytania	Gazelle	720
18	Lubow Prichodko Lubow Tatarinowa	ZSRR	Mi-1	716
19	Hermann Fuchs Wolfgang Gastorf	RFN	Bo 105	707
20	Ryszard Kasperek Krzysztof Grzesiczak	POLSKA	Mi-2	707
21	Ronald Rivera Norman Thompson	USA	Bell UH 1	706
22	Roger A. Bodwell John J. Durhin	USA	Bell OH 58	699
23	Teresa Ćwik-Maszczyńska Anna Iwańska	POLSKA	Mi-2	698
24	John W. Wiliams Morten Meng	USA	Bell 206L	684
25	Kazimierz Jakubiszak Jan Kwaśniak	POLSKA	Mi-2	660
26	Gienadij Kolesnikow Anatolij Ułanow	ZSRR	Mi-2	638
27	Konstantin Karasiew Wasilij Gołowkin	ZSRR	Mi-1	637
28	Scott E. Berrier Robert E. McConnell	USA	Bell OH 58	627
29	Natalia Kostariewa Ludmiła Danilewicz	ZSRR	Mi-2	608
30	Adrian Thomas Gerry M. Riddel	Wielka Brytania	Gazelle	598
31	Alfred Baer Rainer Kluse Dieter Hasebrink	RFN	Bell 205	591
32	Christopher Wilson Sammy A. Samuals	Wielka Brytania	Gazelle	588
33	Waleri Smirnow Walentin Popow	ZSRR	Mi-1	580
34	Michael J. H. Smith Quentin Smith	Wielka Brytania	Hughes 500 D	518
35	Pierre Champeroux Pierre Perdereau Dominique Romet	Francja	Alouette II	500
36	Kazimierz Zmitrowicz Richard White	Wielka Brytania	Enstrom	477
37	Richard W. George David A. George	Wielka Brytania	Hughes 500 D	461
38	Rene Romet Paul Berenguier Gilbert Mezureux	Francja	Alouette II	446
39	David A. George Richard W. George	Wielka Brytania	Hughes 500 D	413

KLASYFIKACJA DRUŻYNOWA

1	USA	– 2253 pkt
2	RFN	– 2251 pkt
3	POLSKA	– 2233 pkt
4	ZSRR	– 2125 pkt
5	W. Brytania	– 2040 pkt

V KONKURENCJA – PILOTAŻ DOWOLNY

1	Karl Zimmermann (RFN), Bo 105	– 86 pkt
2	Władimir Smirnow (ZSRR), Mi-1	– 77 pkt
3	Wolfgang Kollmann (RFN), Bo 105	– 75 pkt
4	Adrian Thomas (W. Brytania), Gazelle	– 71 pkt
5	Rene Romet (Francja), Alouette II	– 70 pkt
6	Konstantin Karasiew (ZSRR), Mi-1	– 68 pkt
7	Lubow Prichodko (ZSRR), Mi-1	– 59 pkt

Z LOTU PO KRAJU

WYRÓŻNIENIA Z OKAZJI ŚWIĘTA LOTNICTWA

Na lotnisku w siedzibie Aeroklubu Ziemi Piotrkowskiej w Piotrkowie Tryb. odbyło się w przeddzień Święta Lotnictwa Polskiego, 22 sierpnia, spotkanie Prezydium ZG Aeroklubu PRL z grupą zasłużonych działaczy i pracowników lotnictwa sportowego.

W toku spotkania zasłużeni działacze otrzymali żołnierskie podziękowanie od dowódcy Wojsk Lotniczych, gen. dyw. pil. **Tadeusza Krepskiego** – za duży wkład pracy w umacnianie gotowości bojowej jednostek Wojsk Lotniczych oraz popularyzację i pomnażanie chlubnych tradycji polskich skrzydeł. Wręczono medale i białą broń. Medal DWL „Zasłużonemu dla Lotnictwa" otrzymali: płk **Stanisław Fedyszyn** (Aeroklub Bielsko-Bialski), płk pil. **Edward Gądek** (Aeroklub Kielecki), płk pil. inż. **Alojzy Górny** (Aeroklub Łódzki), płk pil. mgr **Stanisław Kołasa** (Aeroklub Ziemi Piotrkowskiej), chor. rez. pil. **Jan Jagodzik** (Aeroklub Białostocki). Białą broń – kordziki otrzymali: ppłk pil. **Stefan Mrozowicz** (Aeroklub Pomorski), ppłk rez. **Bronisław Tłumacki** (Biuro ZG APRL) i mjr rez. **Władysław Zatoń** (Aeroklub Kielecki).

Prezes Aeroklubu PRL gen. bryg. pil. dr **Józef Sobieraj** wręczył grupie działaczy odznaki Zasłużonego Działacza Lotnictwa Sportowego.

KONFERENCJA SAMORZĄDU ROBOTNICZEGO PLL LOT

W Warszawie obradowała 17 sierpnia Konferencja Samorządu Robotniczego PLL LOT. Przedyskutowano na niej projekt ustawy o przedsiębiorstwie państwowym PLL LOT opracowany przez zespół Urzędu Rady Ministrów.

Załoga PLL LOT, która w ostatnich dniach zapoznawała się z tym projektem wniosła do niego wiele istotnych uwag. Wiele punktów tego dokumentu spotkało się z krytyką. Wyrażano pogląd, że samodzielność przedsiębiorstwa w sprawach ekonomicznych, według projektu, byłaby bardziej ograniczona niż jest obecnie. Wskazywano na brak innych ustaw lub przepisów wykonawczych, o których mowa w projekcie ustawy, a które miałyby decydujący wpływ na samodzielność ekonomiczną przedsiębiorstwa. Wyrażano pogląd, że należy zrezygnować z nadzoru Ministerstwa Komunikacji nad przedsiębiorstwem, gdyż – zdaniem opiniujących – jak wykazują dotychczasowe doświadczenia, resort ten nie rozumie problemów lotnictwa cywilnego i sprawuje nadzór w sposób niekorzystny dla interesów załogi przedsiębiorstwa. Postulowano bezpośrednią podległość PLL LOT prezesowi Rady Ministrów.

Różne były opinie na temat projektu powołania rady nadzorczej LOTU. Podnoszono np. zarzut, że istnienie rady nadzorczej byłoby sprzeczne z zasadą samorządności przedsiębiorstwa oraz ograniczałoby kompetencje organów samorządu pracowniczego. Były jednak również głosy popierające utworzenie takiej rady.

Dyskusja prowadzona na KSR nie wyczerpała tego tematu. Dlatego też konferencja powołała zespół, którego zadaniem jest: przeprowadzenie konsultacji wśród załogi na temat projektu ustawy, przygotowanie wniosków wynikających z konsultacji i przedstawienie ich KSR, a także prowadzenie rozmów z pełnomocnikiem rządu ds reformy gospodarczej, mających na celu nadanie rządowemu projektowi ustawy najwłaściwszego kształtu, najpełniej zapewniającego interes społeczny oraz interes samorządnego przedsiębiorstwa.

Członkowie KSR wyłonili ponadto zespół, który zajmuje się przygotowywaniem ordynacji wyborczej i statutu samorządu robotniczego.

Z niepokojem członkowie konferencji zapoznali się z informacjami przekazanymi przez dyrekcję przedsiębiorstwa o planach zlikwidowania niektórych połączeń krajowych w celu zaoszczędzenia paliwa. Podczas dyskusji zwracano uwagę, że uzyskane w ten sposób oszczędności paliwowe będą stosunkowo małe, natomiast różnego rodzaju straty – duże. Zaistnieje m.in. konieczność zwolnienia z pracy części osób. W związku z tym samorząd zobowiązał dyrekcję PLL LOT do wszczęcia energicznych kroków, mających na celu zmianę decyzji ministra komunikacji, dotyczącą likwidacji niektórych linii krajowych i czasowego zamknięcia niektórych lotnisk krajowych. Wnioski w sprawie ewentualnego ograniczenia niektórych rejsów, mające na celu oszczędności paliwowe, należy pozostawić w gestii przedsiębiorstwa. KSR uznał, że sprawa ta dowodzi ograniczonych kompetencji Ministerstwa Komunikacji w podejmowaniu szczegółowych decyzji wiążących się z działalnością przewozową i infrastrukturą przedsiębiorstwa.

Sporo uwagi poświęcono budowie centrum obsługi pasażerów PLL LOT, które powstaje obok Dworca Centralnego PKP w Warszawie. Wskazywano, że nie można na tym etapie przerwać tej inwestycji, gdyż straty byłyby za wysokie. KSR wniosła o ponowne rozpatrzenie przez ministra komunikacji zapewnienia warunków umożliwiających kontynuację budowy i oddanie do użytku tego kompleksu.

Członkowie samorządu ustosunkowali się również do faktu mianowania w lipcu br. dyrektora PLL LOT przez ministra komunikacji. W uchwale stwierdzono, że KSR nie akceptuje mianowania przez ministra komunikacji w dniu 9 lipca br. dyrektora PLL LOT bez opinii KSR – wbrew woli załogi.

NAJWIĘKSZY SAMOLOT ŚWIATA NA OKĘCIU

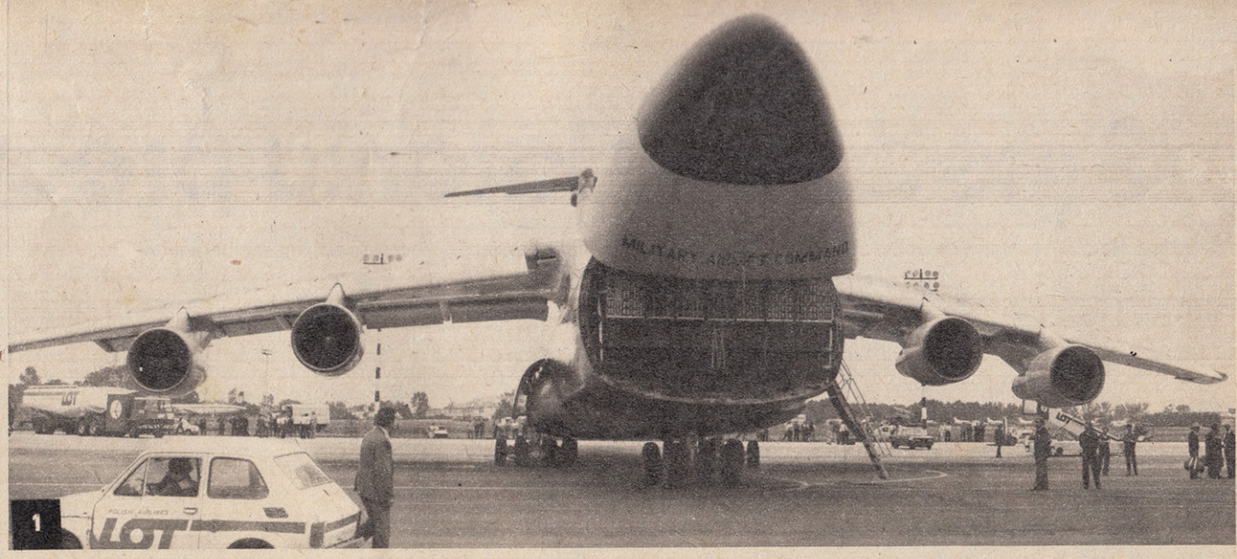
Lądowały już na warszawskim Okęciu przeróżne statki powietrzne. Był wśród nich naddźwiękowy odrzutowiec pasażerski Tu-144, największy śmigłowiec świata Mi-12, ciężki transportowiec turbośmigłowy C-130 Hercules (i to wielokrotnie), a 11 sierpnia 1981 r. przyleciał tu największy samolot świata Lockheed C-5A Galaxy. Największy, jeśli chodzi o trzy podstawowe wymiary: rozpiętość, długość i wysokość.

Przywiózł on w locie bez lądowania po starcie z bazy w stanie Kentucky — amerykański kilkudziesięcioosobowy zespół zawodników i pomocników technicznych na IV Śmigłowcowe Mistrzostwa Świata rozgrywane w Polsce oraz — śmigłowce.

Śmigłowców było na pokładzie siedem, ale wraz z załogą oraz zespołem zawodniczym i technicznym nie stanowiły one zbytniego obciążenia dla tego samolotu.

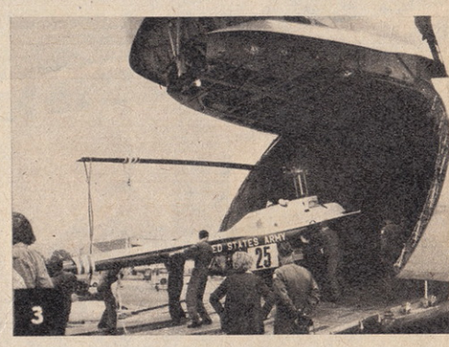
Nominalny udźwig użyteczny C-5A wynosi bowiem 100 228 kg, chociaż w normalnym użytkowaniu w zasięgu 10 505 km jest on odpowiednio mniejszy i nie przekracza 51 074 kg.

Warszawskie Okęcie też zdało egzamin. Jeśli mógł na nim bezpiecznie wylądować największy, a przy tym jeden z najcięższych samolotów transportowych świata, to jest to rzeczywiście port lotniczy zdolny do przyjmowania wszystkiego co lata gdziekolwiek.

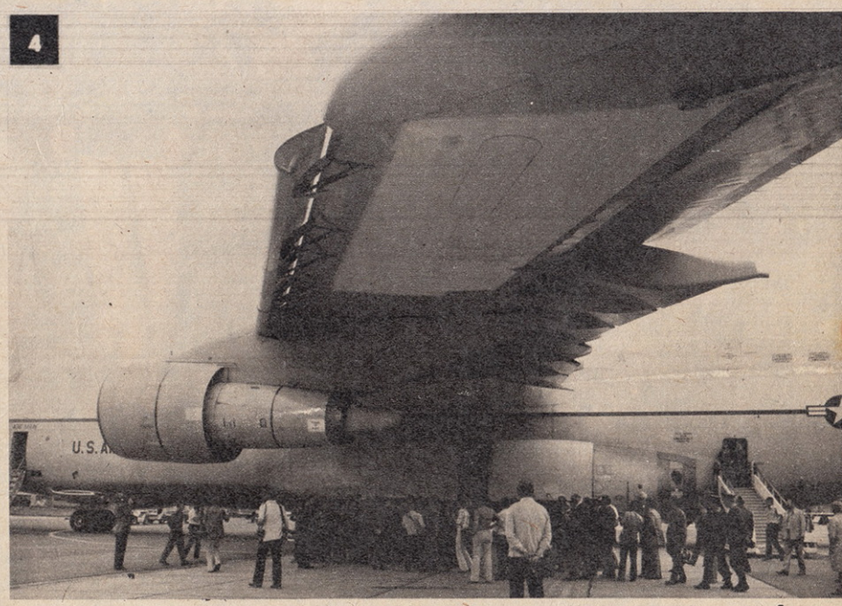


1

2



3



4

Jeśli chodzi o długość pasa lotniskowego, to olbrzym ten nie wymaga niezwykłości. Rozbieg C-5A Galaxy wynosi bowiem — 2 134 m, zaś dobieg — 680 m. Odpowiednio zaś długość startu na przeszkodę wysokości 15 m — 2 560 m, a lądowanie znad przeszkody 15 m — 1 097 m. Minimalny promień zakrętu na lotnisku — 22,86 m. Maksymalna masa do lądowania wynosi 288 416 kg.

Po wyładunku sprzętu samolot tego samego dnia odleciał z Warszawy do bazy lotniczej USAF we Frankfurcie nad Menem w RFN, aby znów powrócić 24 sierpnia 1981 r. na Okęcie i w tymże dniu wystartować do dalekiego lotu bez lądowania do swej bazy w USA.

Przy okazji pobytu C-5A Galaxy w Warszawie zainteresowaliśmy się bliżej tym samolotem.

Otóż powstał on w wyniku konkursu rozpisanego w 1964 r. na wojskowy transportowiec strategiczny. Prace konstruktorskie rozpoczęto w zakładach Lockheed w sierpniu 1966 r., a prototyp C-5 wykonał pierwszy lot 30 czerwca 1968 r. Po dość licznych kłopotach wytrzymałościowych usuniętych jednak przez konstruktorów, wyprodukowano seryjnie 81 samolotów tego typu z oznaczeniem wojskowym C-5A Galaxy, służących w lotnictwie transportowym USAF (przed tym w jednostkach transportowych MATS). Dostawy zakończono w maju 1973 r.

Samolot może przewozić różne ładunki wojskowe, np. 16 samochodów czterotonowych lub 345 skoczków spadochronowych ze sprzętem (na dwóch pokładach).

Załoga składa się z pięciu osób: pierwszego pilota, drugiego pilota, nawigatora, mechanika pokładowego oraz specjalisty od załadunku. Na przednim górnym pokładzie znajduje się pomieszczenie do przewozu 15 osób obsługi technicznej lub pomocniczej.

Latem 1980 r. rozpoczęto kolejne próby unowocześnienia samolotu C-5A Galaxy. Wykonane zostały dwa płaty z nowych stopów lekkich. Jeden samolot z takim płatem przechodzi obecnie próby w locie, drugi na ziemi. Przewidywane jest uzyskanie trwałości technicznej płatowca 30 000 h. Jeśli próby powiodą się 77 latających obecnie samolotów C-5A Galaxy otrzyma w latach 1982—1987 nowe płaty.

Można jeszcze dodać, że obecna odmiana zmodernizowana o zwiększonym udźwigu użytecznym kosztem wyposażenia radioelektronicznego ma masę całkowitą 348 810 kg i masę własną (operacyjną) — 153 285 kg.

W uzupełnieniu tych informacji — kilka danych wymiarowych C-5A Galaxy.

A więc samolot ma rozpiętość — 67,88 m, długość — 75,54 m, wysokość — 19,85 m (najłatwiej porównać ten wymiar z wysokością sześciokondygnacyjnego budynku).

Osiągi samolotu są następujące.

Prędkość maksymalna na wysokości 7620 m z maksymalnym ładunkiem wynosi — 919 km/h, maksymalna prędkość przelotowa (na tejże wysokości) — 853 do 890 km/h.

Nominalna prędkość przelotowa osiąga wartość 834 km/h, zaś prędkość przeciągnięcia z klapami skrzydłowymi wychylonymi maksymalnie (40°) nie przekracza — 194 km/h. Dodajmy do tego wznoszenie — 9,15 m/s i pułap operacyjny — 10 360 m. Natomiast zasięg maksymalny bez ładunku (tzw. ferry) — 12 860 km.

Samolot ma 12 zbiorników integralnych paliwa w płacie: 4 zbiorniki główne po 13 721 dm^3, 4 dodatkowe po 17 507 dm^3 i 4 dla dalekich przelotów po 15 142 dm^3 razem — 185 480 dm^3. Zapas oleju — 138 dm^3. Masa paliwa stanowi do 27,3% masy całkowitej samolotu.

Dla przelotów bez lądowania samolot jest wyposażony w sondę do uzupełniania paliwa w locie umieszczoną u góry przedniej części kadłuba.

Do załadunku i wyładunku służą dwa opuszczane pomosty: z przodu i z tyłu kadłuba.

Cztery turboodrzutowe silniki dwuprzepływowe (turbowentylatorowe) TF39-GE-1 o ciągu 182,4 kN każdy są zabudowane w gondolach podskrzydłowych.

Przy okazji warto dodać, że największy turbośmigłowy samolot świata radziecki An-22. Anteusz o rozpiętości — 64,4 m, z czterema silnikami NK-12MA po 11 000 kW, ma udźwig użyteczny 100 444,6 kg (oficjalny rekord świata FAI ustanowiony z ładunkiem kontrolnym 26 października 1967 r.)..

Ciekawe może też być porównanie mas własnych i całkowitych trzech największych samolotów świata: An-22 Anteusz, B-747 Jumbo-Jet (rozpiętość — 59,6 m) i C-5A Galaxy. Z porównania wynika, że An-22 ma największe (procentowo) wykorzystanie użyteczne masy samolotu, na drugim miejscu jest B-747, na trzecim C-5A Galaxy. B-747 i C-5A, to samoloty turboodrzutowe.

Tyle uwag o samolocie C-5A Galaxy, jaki po raz pierwszy wpisał się w sierpniu 1981 r. do kroniki warszawskiego portu lotniczego Okęcie. **(W)**

1 — C-5A Galaxy w chwilę po wylądowaniu. Zwraca uwagę 36-kołowe podwozie. 2 — Otwieranie przedniego włazu ładunkowego (5,79×3,96 m). 3 — Wyładunek śmigłowca Bell-206L. 4 — Mechanizacja skrzydła samolotu oraz silnik turbowentylatorowy.

Zdjęcia: HANNA WESOŁOWICZ

3 medale w lataniu precyzyjnym

Czekaliśmy na pomyślne wieści z Anglii. Nie zawiedliśmy się. Nasi piloci samolotowi ponownie udowodnili, że należą do najlepszych na świecie. Wieczorem 13 sierpnia 1981 r. przylecieli do Warszawy po zakończeniu IV Mistrzostw Świata w Lataniu Precyzyjnym w Nottingham. W czasie powitania naszej ekipy dominowały krótkie wystąpienia, połączone z gratulacjami władz lotnictwa sportowego, przyjaciół, kolegów oraz sympatyków tego pięknego sportu. Nie zabrakło kwiatów. Członkowie ekipy uśmiechnięci i szczęśliwi odpowiadali na liczne pytania dziennikarzy.

Polscy piloci odnieśli wielki sukces sportowy w Nottingham. W klasyfikacji indywidualnej pil. Krzysztof LENARTOWICZ zdobył tytuł wicemistrza świata (medal srebrny), natomiast Edward POPIOŁEK zajął 3 miejsce (medal brązowy). W punktacji drużynowej uzyskaliśmy wicemistrzostwo świata i medal srebrny. Pil. Jan Baran uplasował się na 14 miejscu, a pil. Jan Robaczewski sklasyfikowany został na 4 miejscu w grupie pilotów rezerwowych. W skład naszej ekipy – poza pilotami – wchodzili: kierownik – Bohdan Jancelewicz, trener – Zdzisław Dudzik i mechanik – Józef Szczutkowski.

Przedstawiciel redakcji spotkał się z członkami ekipy (z wyjątkiem pil. Jana Barana), z którymi przeprowadził krótkie rozmowy. Zamieszczamy je poniżej w formie wypowiedzi.

BOHDAN JANCELEWICZ — kierownik ekipy

Może zacznę od wyników końcowych, które są ich piątą czy też szóstą wersją. Prace sędziowskie były — delikatnie mówiąc — dalekie od tego czego by oczekiwali wszyscy, trochę bardziej doświadczeni w lotnictwie sportowym. Ogółem startowało 14 ekip państwowych. Wśród nich takie potęgi jak Anglia, Francja, RFN, Austria i Szwecja. Łącznie sklasyfikowano 52 pilotów, w tym 11 pilotów poza reprezentacją. Z tych 41 pilotów — zgodnie z regulaminem — do klasyfikacji drużynowej zaliczano wyniki dwóch najlepszych pilotów (spośród trzech zawodników reprezentujących dane państwo).

Wyniki drużynowe: 1 — Szwecja, 2 — Polska (różnica do Szwecji niecałe 20 pkt.), 3 — Austria.

Wyniki indywidualne: 1 — Krave (Szwecja), 2 — Krzysztof Lenartowicz (Polska), 3 — Edward Popiołek (Polska), 4 — Luckerbauer (Austria), 5 — Nylen (Szwecja).

W próbie obliczeniowej zaczęło się dla nas nie bardzo szczęśliwie. Zawodnicy otrzymali zadaną trasę i mieli ją policzyć przy pomocy kalkulatorów. Nie wypadli w niej najlepiej. Konkurencja nawigacyjna polegała na precyzyjnym przeleceniu całej trasy z nieujawnionymi i wiadomymi punktami kontroli czasu i przestrzeni siedmiu odcinków. Pikanterii przydawał fakt następujący: linia mety ukryta była w centrum miasta Nottingham! W zadaniu obserwacyjnym nasi trzej piloci zajęli trzy pierwsze miejsca. Lądowania rozgrywano w niesłychanie trudnych warunkach atmosferycznych, przy bardzo słabej widzialności i niskiej podstawie chmur. Konkurencja ta miała się składać początkowo z pięciu różnych lądowań. Z tych pięciu lądowań rozegrano cztery, w tym jedno dwukrotnie. Ze względu na niską podstawę chmur polska reprezentacja nie zgodziła się na obniżenie wysokości rozpoczęcia manewru. Uzasadniła to tym, że dla polskich samo-

lotów nie jest ta wysokość do przyjęcia.

Z punktu widzenia sportowego dobór konkurencji uważam za niesłychanie trudny. Warunki rozgrywania konkurencji — zwłaszcza jeśli chodzi o lądowania — bardzo trudne. Przygotowanie naszych zawodników więcej niż zadowalające. Gdyby nie pewne napięcie nerwowe na starcie oraz atmosfera nerwowa stworzona przez organizatora, byłoby jeszcze lepiej. Sprzęt wielozadaniowy — nie muszę reklamować. W samolot (Wilgę) nie przeznaczony do tego rodzaju lądowań trzeba było włożyć wiele pracy, szczególnie w jego amortyzację, aby na nim lądować. Do konkurencji rajdowo-nawigacyjnej bardzo dobry. Samolot absolutnie nieekonomiczny i w związku z tym nasz koszt był większy niż należałoby oczekiwać w tego rodzaju imprezie. Za granicą paliwo jest drogie: dolar za litr paliwa lotniczego.

Wyszło także na jaw, że nie można być amatorem w organizowaniu mistrzostw świata. Jeśli chodzi o stronę sędziowską, to organizator nie zdał egzaminu, mimo że dysponował doświadczonym sędzią głównym. Jeśli chodzi o inne strony organizacyjne, to było również dużo niedomówień.

ZDZISŁAW DUDZIK — trener

Trzeba stwierdzić, że organizator nas trochę zaskoczył: wykroczył poza ramy regulaminu i poza doświadczenia z lat ubiegłych. Konkurencja nawigacyjna była znacznie trudniejsza niż do tej pory. Część spraw wynikała z regulaminu. Niemniej tak bardzo ostre wymagania zastosowano po raz pierwszy na mistrzostwach świata. Na przykład, trasę lotu plus minus 300 m organizator naszpikował punktami kontroli czasu znanymi i nieujawnionymi. Lot po całej trasie musiał przebiegać z bardzo wielką precyzją. Mapą zawodniczą była mapa w podziałce 1:250 000, nowego wydania, angielska, zgadzająca się z terenem. Trasa jednak została tak opracowana przez organizatorów, że punkty kontroli czasu czy też punkty zwrotne były — jak to się mówi — w miejscach białych plam na mapie. Opracowano ją na mapach dokładniejszych, przypuszczam, iż na pięćdziesiątkach. Przy tym bardzo wąskim korytarzu (plus minus 300 m) wyjście na punkt zwrotny czy punkt kontroli czasu, utrzymanie wysokiej precyzji lotu, przy pomocy tej mapy (niby to dokładnej 1:250 000) stawało się rzeczą prawie niemożliwą. Można podać przykład: nasz najlepszy zawodnik Krzysztof Lenartowicz meldował się nad metą nie wiedząc, gdzie została wyłożona.

Meta znajdowała się w centrum Nottingham. Jest to olbrzymie miasto o dużej powierzchni, zabudowane, zazielenione. Nasz pilot tej mety nie widział, ale zameldował się z dokładnością do jednej sekundy. Będąc przekonanym o trudnym przelocie starał się utrzymać kurs, lecieć dokładnie w czasie ze stałą regularnością i jak się później okazało zameldował się bardzo precyzyjnie. Ten fakt odnotowali skrupulatnie sędziowie.

Kolejne utrudnienia organizatorów. Znaki, które wykładaliśmy w terenie w czasie zawodów w Polsce i jakie spotykaliśmy również na imprezach międzynarodowych to znaki z płócien o wymiarach 5x1 m. Tym razem wyłożono płótna o wymiarach 3x0,5 m. Przy nakazanej wysokości lotu 300 m znaki te nie były prawie widoczne. Po prostu z tej wysokości nie są zauważalne. Po zawodach żartowaliśmy sobie, że może już w kolejnych mistrzostwach w lataniu precyzyjnym będą wykładane takie trasy, że pilot nie będzie ich w ogóle widział z powietrza. To będzie dopiero precyzja latania...

Może jedno zdanie na temat zdjęć: dotyczyły one bardzo trudnych obiektów nie spotykanych na żadnych mistrzostwach świata.

Organizatorzy popełnili szereg kardynalnych błędów: w sędziowaniu i organizacji. W konkurencji nawigacyjnej doszło do tego, że trzy punkty kontroli czasu (w tym jeden nieujawniony) zostały unieważnione. Wszystko to działało na naszą niekorzyść, ponieważ polscy zawodnicy na tych punktach byli o czasie. Między innymi, przez unieważnienie tej konkurencji, aktualny mistrz świata z miejsca siedemnastego przesunął się na miejsce pierwsze.

Nasi piloci latali dobrze, ale — jak sami stwierdzają — poniżej swoich możliwości. Poziom wszyszkolenia naszych pilotów pozwala na osiąganie lepszych wyników. Co na to się złożyło? Przede wszystkim zdenerwowanie. Próba obliczeniowa wpłynęła na to w decydującym stopniu. Piloci otrzymali na godzinę przed planowanym startem zadanie teoretyczne. Było to zadanie lotu na dwóch stronach maszynopisu (w języku angielskim), co moim zdaniem jest faktem niedopuszczalnym. Uważam, że regulamin i briefing powinny wszystko wyjaśniać. Nie można na mistrzostwach świata w obsadzie 14 państw uzależniać wykonanie zadania od znajomości języka angielskiego.

Pierwsza trudność, z jaką się spotkali nasi zawodnicy, to wspomniany tekst angielski, który należało rozszyfrować (jeśli było trzeba to nawet przy pomocy słownika). Po wykonaniu obliczeń piloci oddali je i otrzymali gotowe obliczenia z komputera. Okazało się wtedy, że w obliczeniach wzorcowych z komputera były błędy. Ten fakt podenerwował naszych pilotów. Także i w organizacji tej próby obliczeniowej niestety było tak, że jedna z pań (organizatorek) bez przerwy przeszkadzała naszym zawodnikom. Podchodziła do nich co chwilę i pytała czy już są gotowi z obliczeniami. I tak, na przykład, Krzysztof Lenartowicz mimo, iż miał jeszcze 10 minut czasu do wykorzystania oddał swój plan obliczeniowy bez sprawdzenia. To ponaglanie organizatora wpłynęło również na zdenerwowanie zawodników, pomyłki i niesprawdzenie swych obliczeń. Edward Popiołek otrzymał 35 punktów karnych, a Krzysztof Lenartowicz 21. Jeśli je uwzględnimy w punktacji końcowej, to dawałyby nam one złoty medal indywidualnie i drużynowo. Nie lubię komentarzy co by było gdyby... ale żeby w próbie obliczeniowej — nim jeszcze zawodnicy wystartowali — otrzymać już tyle punktów karnych, to coś jest nie w porządku. Gdy popełnia się błędy w powietrzu to można człowieka rozgrzeszyć, ale na ziemi, przy stoliku? Mimo jednak tych punktów karnych zdobyliśmy dwa medale srebrne i brązowy. A więc wyobraźmy sobie jak dobrze nasi piloci polecieli mimo zdenerwowania i dobrze latali do ostatniej konkurencji. I za to należą się im gratulacje.

KRZYSZTOF LENARTOWICZ — pilot

Mistrzostwa trwały krótko i okazały się bardzo trudne. W każdej konkurencji należało uzyskać jak najlepsze oceny. Straty nie były do odrobienia, szczególnie jeśli chodzi o konkurencję nawigacyjną. Taka konkurencja jest tylko jedna i umożliwia otrzymanie największej liczby punktów karnych. W konkurencji obliczeniowej — zdawałoby się prostej — spotkało nas już pierwsze zaskoczenie. Popełniliśmy błąd, który.. kosztował nas złoty medal. W rozpoznaniu — ex aequo z Jasiem Baranem — zajęliśmy pierwsze miejsce. W nawigacji również zająłem dobre miejsce. W czterech lądowaniach także zmieściłem się w pierwszej dziesiątce. Trasa była bardzo trudna, ale wyłożona ciekawie. Lot wymagał nieprzerwanie napiętej uwagi i skupienia.

EDWARD POPIOŁEK — pilot

Mistrzostwa w lataniu precyzyjnym mają więcej zwolenników niż mistrzostwa rajdowo-nawigacyjne. Dotyczy to szczególnie krajów skandynawskich. Regulamin mistrzostw jest pochodną tych regulaminów, które oni mają u siebie i dlatego też w pierwszych mistrzostwach odnosili największe sukcesy sportowe. Teraz udaje się nam z nimi rywalizować.

Sprzęt, na którym latamy nie jest taki, który by odpowiadał tego rodzaju zawodom. Jest on dobry do mistrzostw rajdowych. Jak długo będziemy latać na Wildze (taka jest moja opinia) to szansę na większy sukces mamy w mistrzostwach rajdowo-nawigacyjnych. Wilga nie bardzo jest przystosowana do precyzyjnych lądowań. Ma ona kółko ogonowe i dlatego wymaga wyjątkowo precyzyjnego przyziemienia.

Kierownik sportowy mistrzostw przygotował bardzo trudną trasę. Była to dla mnie najtrudniejsza trasa ze wszystkich startów w mistrzostwach. Na przykład punkty zwrotne były wyłożone w szczerych polach; na 10—15 sekund przed meldowaniem nie było widać jeszcze punktu zwrotnego, nie wiadomo było, gdzie on jest. Kierownik sportowy wkorzystał wszystkie możliwości regulaminu, aby maksymalnie utrudnić zawodnikom trasę. Wprowadził m.in. lot po łuku, manewry przy ostrym kącie zwrotu trasy. Zaskoczył wszystkich metą, którą wyłożył w środku olbrzymiego miasta na starym torze kolejowym, za zabudową zwartą.

Mistrzostwa w lataniu precyzyjnym charakteryzują się tym, iż nie wolno popełnić błędu. Na przykład, Wilga cały manewr lądowania wykonuje w kilkanaście sekund. W ciągu tych kilkunastu sekund trzeba z wysokości 300 m wykonać manewr do lądowania, trzeba Wilgę ustawić w odpowiedni kąt lotu przy odpowiedniej prędkości, aby wylądowała w okolicach zera i żeby nie podskoczyła. W konkurencji lądowania największe szanse mają samoloty trójkołowe. Na kolejne mistrzostwa trzeba mieć samolot lepszy — z przednim kółkiem.

W porównaniu do mistrzostw w Kanadzie rozszerzyła się czołówka, doszło wielu konkurentów. Na mistrzostwach byliśmy w gronie faworytów.

JAN ROBACZEWSKI — pilot

Startowałem w grupie 14 pilotów rezerwowych. Z udziału w mistrzostwach jestem zadowolony, natomiast mniej z zajętego miejsca. W tego rodzaju imprezie uczestniczyłem po raz pierwszy i może dlatego uważam, iż zdobyłem sporo doświadczenia. Mistrzostwa były bardzo trudne. W porównaniu do zawodów rajdowo-nawigacyjnych, piloci latali sami, bez jakiejkolwiek pomocy, a więc bez nawigatorów. Uważam, że piloci zagraniczni byli

WYNIKI IV MISTRZOSTW ŚWIATA W LATANIU PRECYZYJNYM

Indywidualnie: 1. T. Krave (Szwecja) — 75,50 pkt.; 2. K. Lenartowicz (Polska) — 93,85 pkt.; 3. E. Popiołek (Polska) — 107,40 pkt.; 4. A. Luckerbauer (Austria) — 107,50 pkt.; 5. A. Nylen (Szwecja) — 107,85 pkt.; 14. J. Baran (Polska) — 145,35 pkt.

Drużynowo: 1. Szwecja — 183,35 pkt.; 2. Polska — 201,25 pkt.; 3. Austria — 230,50 pkt.; 4. RFN — 241,65 pkt.; 5. Szwajcaria — 291,45 pkt.

znakomici, bardziej doświadczeni niż startujący w mistrzostwach rajdowo-nawigacyjnych. Po pierwszej konkurencji wyniki podano tego samego dnia wieczorem i co najciekawsze przez następne trzy dni uległy one kolejnym zmianom. Latanie było na wysokim poziomie światowym, natomiast szwankowało szybkie przekazywanie wyników. Cóż, mylił się nawet komputer.

JÓZEF SZCZUTKOWSKI — mechanik lotniczy

Przygotowania samolotów do tego rodzaju zawodów przebiegały nie bez trudności. Sprzęt został przygotowany przez PZL Warszawa-Okęcie w sposób prawidłowy. Uważam, że mechanik na tego rodzaju mistrzostwach był potrzebny, choćby ze względu, że PZL w porównaniu do innych wytwórni samolotów — nie miał tam serwisu technicznego. Pod względem technicznym wszystko przebiegało bez zastrzeżeń.

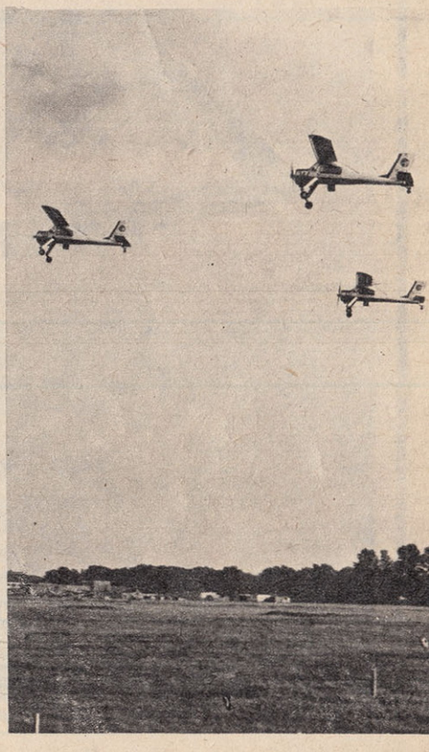
*

Tyle pierwsze relacje członków ekipy przekazane przedstawicielowi redakcji wkrótce po powrocie z Anglii. Obszerniej mistrzostwa zostaną omówione przez Bohdana Jancelewicza w oddzielnym artykule.

Rozmawiał:
TADEUSZ MALINOWSKI

Przylot samolotów ekipy do Warszawy (poniżej). Członkowie ekipy polskiej po powrocie z IV Mistrzostw Świata w Lataniu Precyzyjnym na lotnisku stołecznym (zdjęcie na stronie 4). Stoją od lewej: Jan Robaczewski, Józef Szczutkowski, Bohdan Jancelewicz, Edward Popiołek, Jan Baran, Zdzisław Dudzik i Krzysztof Lenartowicz.

Zdjęcia: Bernard Koszewski



PIERWSZE OFICJALNE MISTRZOSTWA POLSKI

Z różnych stron kraju, a nawet zza granicy, przybyli w pierwszym tygodniu sierpnia na lotnisko Aeroklubu Bielsko-Bialskiego na Żarze. Wielu przyjechało z żonami lub osobami towarzyszącymi. Jednak każdy przywiózł ze sobą duraluminiowe skrzydła pokryte z reguły dakronem. Mowa tu o uczestnikach I Lotniowych Mistrzostw Polski im. Czesława Tańskiego rozgrywanych w dniach 2—9 sierpnia.

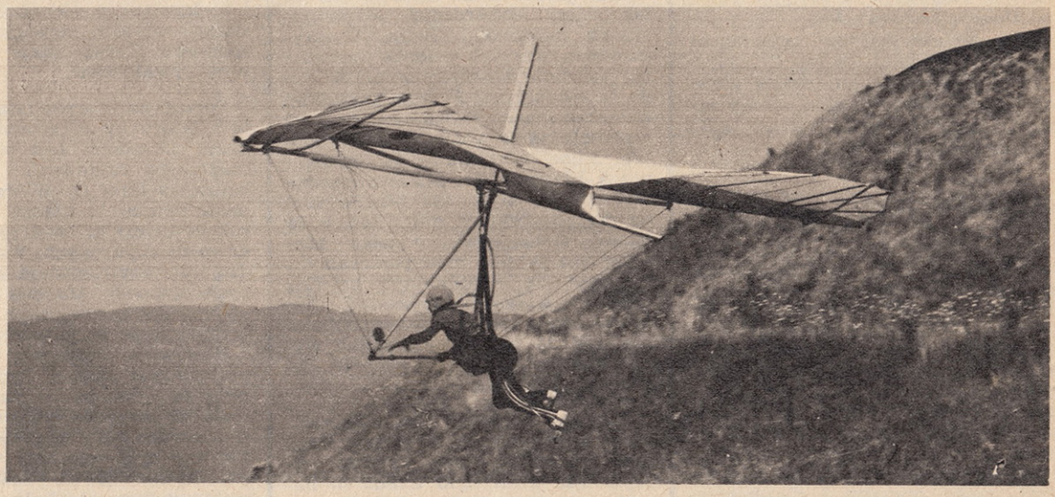
Udział w nich wzięło 43 zawodników, w tym siedmioro Węgrów i troje Czechosłowaków. Celem zawodów było oprócz wyłonienia mistrza Polski — wymiana doświadczeń szkoleniowych i sprzętowych, podniesienie umiejętności pilotażowych w warunkach rywalizacji zawodniczej, dalsza eliminacja krajowej czołówki oraz popularyzacja lotniarstwa.

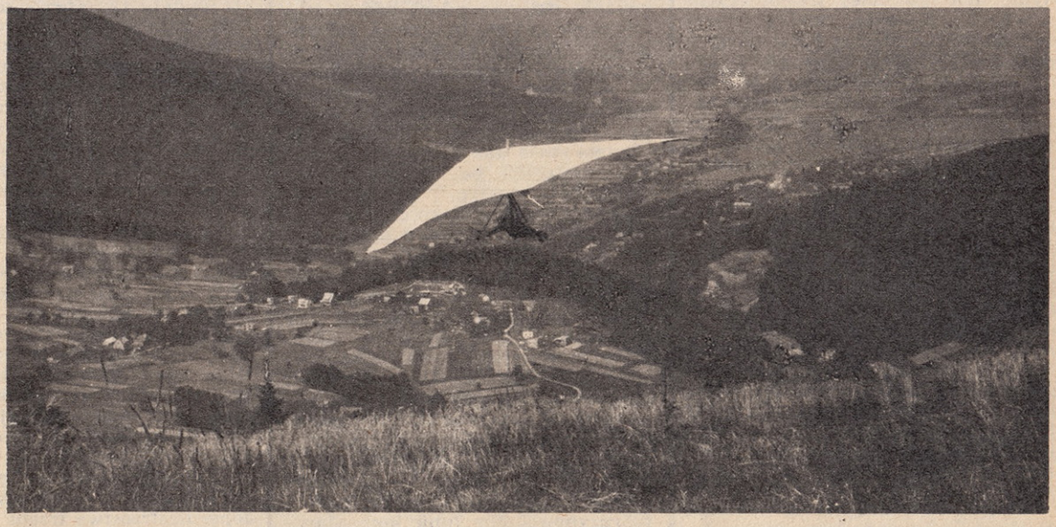
Do udziału w zawodach mogli być dopuszczeni pełnoletni piloci lotniowi, będący członkami sekcji lotniowych aeroklubów, mający uprawnienia lotniowe minimum 2 klasy i udokumentowane wyszkolenie oraz dysponujący własnym lub klubowym sprzętem spełniającym odpowiednie wymogi techniczne. Do zawodów — w celu wyrównania szans — dopuszczone były lotnie sterowane jedynie przemieszczaniem ciała pilota, a więc wszelkie ruchome stery aerodynamiczne, spoilery i wszystkie fizyczne środki napędu mające na celu zmianę osiągów lotni były zabronione.

Zawodnikom przyznano numery startowe w sześciu poszczególnych grupach i ocena wyników była prowadzona oddzielnie dla każdej grupy. Zawody zostały rozegrane w trzech następujących konkurencjach:

Figury pilotażu

Wykonanie jak największej liczby kręgów po 360° na przemian, raz w lewo, raz w prawo. Limit czasu od startu do ukończenia zadania wynosił max. 15 min. Ocenie podlegała również celność lądowania.





U góry: Józef Korol (w środku) — mistrz lotniowy Polski 1981, Zdzisław Kołodziej (z lewej) — I wicemistrz i Zygmunt Kubiński (po prawej) — II wicemistrz. Na górze po prawej: Na Żarze przed startem do kolejnej konkurencji. Na pozostałych zdjęciach: migawki z mistrzostw.

Zdjęcia: Bogusław J. Witkowski

WYNIKI KOŃCOWE I LOTNIOWYCH MISTRZOSTW POLSKI im. CZESŁAWA TAŃSKIEGO

Miejsce	Imię i nazwisko	Aeroklub	Konkurencja I	II	III	Suma pkt.
1	Józef Korol	Wrocławski	3 814	3 535	3 000	10 349
2	Zdzisław Kołodziej	Bielsko-Bialski	4 322	3 551	—	7 873
3	Zygmunt Kubiński	Śląski	3 794	3 721	—	7 515
4	Endre Hegyi	WRL	2 728	4 050	—	6 778
5	Zbigniew Zalewski	Słupski	3 685	2 576	—	6 261
6	Josef Kocis	WRL	1 348	4 636	—	5 984
7	Józef Gigoń	Tatrzański	2 168	3 772	—	5 940
8	Miklos Varkonyi	WRL	2 634	3 235	—	5 869
9	Paweł Wierzbowski	Wrocławski	1 667	4 180	—	5 847
10	Janusz Wasilewski	Warszawski	2 783	3 009	—	5 792

W dalszej kolejności miejsca zajęli: M. Rodzewicz (Warszawa), I. Korosi (WRL), A. Dernbach (Warszawa), M. Ornatkiewicz (Kraków), A. Miciński (Katowice), I. Majoross (WRL), Z. Konieczny (Słupsk), S. Piwowar (Katowice), A. Wieniawa-Leszczyński (Katowice), P. Świgoń (Katowice), B. Masztalski (Warszawa), I. Szabadas (WRL), Z. Handerek (Katowice), **Beata Ślezińska** (Katowice), H. Falandysz (Kraków), Z. Sznapka (Katowice), K. Kosior (Bydgoszcz), P. Masztalski (Warszawa), T. Okręglicki (Kraków), **Eva Formanová** (CSRS), A. Włodarczyk (Kraków), K. Gancorz (Katowice), J. Kibiński (Kraków), **Kornélia Feketa** (WRL), M. Buczkowski (Bydgoszcz), J. Forman (CSRS), L. Piutoń (Łódź), P. Pastusiak (Łódź), R. Cieśluk (Gdańsk), R. Cuda (CSRS), P. Sucharski (Bydgoszcz), D. Zagórski (Łódź), W. Zyga Krosno).

Przelot nad punktami kontrolnymi

Wykonanie jak największej liczby przelotów nad 4 punktami kontrolnymi (tzw. pylonami) w ustalonej kolejności. Limit czasu — max. 20 min. Ocenie podlegała również celność lądowania.

Przelot otwarty

Pokonanie odległości co najmniej 5 km od miejsca startu do miejsca lądowania liczonej w linii prostej.

Kierownik mistrzostw — **S. Fedyszyn,** kierownik sportowy — **Z. Szwedziuk**, sędzia główny — **J. Psuj** i wielu innych, postarali się o jak najlepszą obsługę zawodów, które przebiegały w serdecznym klimacie, słonecznej, upalnej pogodzie, przy nie zawsze korzystnych warunkach atmosferycznych (brak odpowiednich wiatrów). Jednak nie obeszło się bez pewnych zgrzytów. O jednym z nich piszemy w komentarzu kibica. Innym, trochę subiektywnym — było uczucie rozżalenia niektórych zawodników, że innym uznano po dwa protesty, a jemu nawet jednego nie uznano.

Do bilansu mistrzostw trzeba jeszcze zaliczyć dwa rozbite nosy, jedną przeciętą wargę oraz jedną zniszczoną lotnię podczas jej transportu na wierzchołek góry.

O samym sprzęcie używanym na mistrzostwach napiszemy oddzielnie. Tutaj natomiast chcielibyśmy podnieść sprawę niejednolitego poziomu przygotowania zawodników. Były nawet przypadki niedopuszczenia do dalszych startów kilku zawodników ze względu na zbyt niski poziom prezentowanych umiejętności. Druga sprawa, to fakt, iż dobrym skądinąd pilotom lotniowym brakowało „obycia" zawodniczego. Wpłynęło na to niewątpliwie zbyt mało imprez lotniowych w Polsce, jak i zbyt późne dostarczenie zawodnikom regulaminu mistrzostw.

Do minusów rozegranych zawodów zaliczyłbym jeszcze zbyt słabe rozpowszechnienie informacji o mistrzostwach, przez co publiczność była nieliczna i przypadkowa. A przecież lotniarstwo jest sportem bardzo widowiskowym i atrakcyjnym. Ale miejmy nadzieję, że te drobne mankamenty zostaną w następnych zawodach usunięte.

BOGUSŁAW J. WITKOWSKI

OKIEM KIBICA

Nowością mistrzostw był przelot otwarty wprowadzony po raz pierwszy w Polsce do zorganizowanej imprezy lotniarskiej. Warto więc przypomnieć, że na Węgrzech przelot był jedyną konkurencją mistrzostw krajowych (uzyskane wyniki: maksymalna odległość 51 km — Endre Hegyi, drugi wynik: 33 km — Miklos Vàrkonyi, trzeci: 29 km — Istvan Majoross — wszyscy startowali również w mistrzostwach na Żarze). W ten sposób Węgrzy na serio przygotowują się do przyszłorocznych mistrzostw Europy w Wielkiej Brytanii.

Organizatorzy mistrzostw Polski zdecydowali się po wielu dyskusjach poświęcić jeden dzień na rozegranie konkurencji przelotowej, przy czym start zainstalowano na Czantorii. W ciągu dnia, przy niemal bezchmurnym niebie, warunki termiczne były bardzo słabe. Natomiast po południu Józef Korol wykorzystał umiejętnie efekt nagrzania terenu oraz prądy zboczowe i jako jedyny zawodnik przekroczył wymagane minimum odległości uzyskując blisko 6 km. Paru innych zawodników poszło w jego ślady, ale bądź wybrali niewłaściwą trasę, bądź zawrócili ze znacznej wysokości.

Ciekawostką jest fakt, że w tym czasie grupa naszych czołowych skądinąd lotniarzy, zapewne ku cichej uciesze konkurentów, udała się na rekreacyjne loty do Szczyrku.

Dzień wcześniej Andrzej Włodarczyk z Krakowa startując z Żaru wykonał przelot do Lipowej (14,5 km) i przewyższenie ok. 750 m. W tym samym czasie M. Vàrkonyi latał 1,5 h wyłącznie z wykorzystaniem termiki, uzyskując trzykrotnie przewyższenie ok. 1 000 m. Dwa dni później ten sam zawodnik węgierski wykonał podobny lot na termice, trwający tym razem 1 h 15 min. Interesujące jest, że wymienione wyczyny następowały po oficjalnym przerwaniu startów z powodu... złych warunków.

J. K.

NOWA FORMA ORGANIZACJI

Informowaliśmy już o odbytym w połowie lipca br. w Łodzi I Ogólnopolskim Zlocie Amatorów Konstruktorów Lotniczych. Omówiliśmy również projekt „Tymczasowych zasad sprawdzania zdatności statków budowanych w pojedynczych egzemplarzach" opracowany przez Centralny Zarząd Lotnictwa Cywilnego. Dzisiaj chcielibyśmy powrócić do przebiegu spotkania ludzi, którzy zbudowali, budują lub mają dopiero zamiar zbudować swój statek powietrzny, a których jednoczy zamiłowanie do przygody lotniczej.

Zlot ten obudził duże nadzieje, iż w Polsce będzie możliwe latanie na własnych skrzydłach — jak to powiedział jeden z uczestników — nie dla pieniędzy i nie dla sławy, lecz dlatego, że sprawia to człowiekowi dużą przyjemność. Idea ta jest naprawdę piękna i nie na darmo nasza redakcja od wielu lat prowadzi działalność propagującą utrzymując na swych łamach dział Klub Amatorów Konstruktorów. Jednak, gdy patrzy się z perspektywy czasu na działalność konstruktorów amatorów, widać jakie problemy powtarzają się najczęściej. Oprócz trudności konstrukcyjnych, gdyż niektórzy amatorzy starają się zaprojektować statki bardzo oryginalne i nowatorskie, występuje spora grupa trudności materiałowo-technicznych. Dużo kłopotów sprawia też nabycie lub budowa niezawodnego silnika.

Ze względu na szczupłość miejsca nie będziemy jednak szczegółowo omawiać tu przebiegu dyskusji na zlocie, ograniczając się do przedstawienia wniosków wypływających z poszczególnych wypowiedzi, a zmierzających do nadania nowej formy organizacyjnej ruchowi amatorskiemu.

Zaproponowano i podjęto działania mające na celu powołanie Komisji Konstruktorów Amatorów Lotniczych przy Aeroklubie PRL oraz odpowiednich sekcji przy aeroklubach terenowych na wzór podobnej organizacji w FAI.

Do opracowania zasad programu zorganizowania ruchu konstruktorów amatorów wybrano zespół roboczy w składzie: J. Borzęcki, T. Dobrociński, P. Fojcik, J. Gorszczyński, J. Janowski, J. Leniec, J. Madej, J. Majewicz i A. Wiśniewski.

Rozpatrywano projekt utworzenia funduszu rozwoju konstrukcji amatorskich przeznaczonego na zakup silników lotniczych dopuszczonych do eksploatacji, które byłyby początkowo wypożyczane poszczególnym konstruktorom, a później ewentualnie odsprzedawane.

Podkreślono brak odpowiedniej polskiej literatury technicznej w rodzaju dobrego podręcznika. Potrzebny byłby też katalog typowych rozwiązań technicznych i algorytm ogólnych zasad obliczeń oraz możliwość dostępu do dokumentacji przebadanego i sprawdzonego nieskomplikowanego samolotu.

Podniesiono kwestię badań lekarskich: czy rzeczywiście amator, aby latać amatorsko musi mieć taki sam stan zdrowia, jak pilot odrzutowy, czy kosmonauta?

Wysunięto sugestię stworzenia licencji pilota-amatora, aby po krótkim przeszkoleniu na sprzęcie ogólnym, mógł się przesiąść na własny samolot czy motoszybowiec i żeby taki pilot nie musiał wchodzić w arkana pilotażu wyłącznie jako samouk.

Na zakończenie chciałbym jeszcze podać miłą wiadomość, iż dla ruchu amatorów konstruktorów lotniczych zadeklarowano na zlocie wiele form pomocy. Zgłosiły się osoby, które w imieniu swoich instytucji pomogą w sprawdzaniu (i ewentualnie udzielą pomocy w przeprowadzaniu) obliczeń, przeprowadzą badania tunelowe dostarczonego modelu, udzielą konsultacji technicznych na różnych etapach konstruowania czy budowy, udostępnią przetłumaczony z angielskiego „Poradnik dla budujących samoloty", odstąpią niektóre materiały i przyrządy wycofane z „wielkiej" eksploatacji, skontrolują prawidłowość wykonanych prac, aż wreszcie dokonają oblotu nowego statku powietrznego.

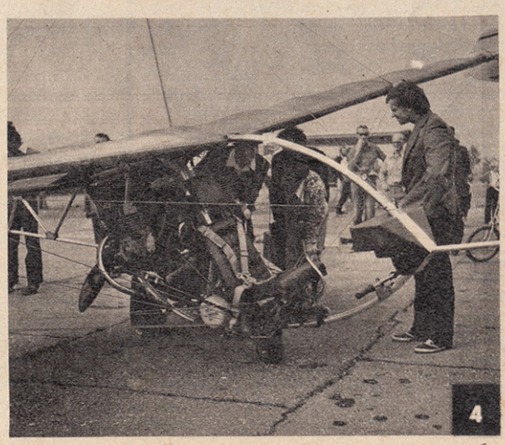
Deklaracja tych form pomocy jest bardzo cenna i jeśli ruch amatorski przejdzie na nową formę organizacyjną, wiele spraw ma szanse na łatwiejsze załatwienie, tak aby konstruktor amator nie musiał, jak to się mówi, odkrywać na nowo Amerykę. I wszystko wskazuje na to, że tym razem nie będzie to słomiany ogień, ale trwałe działanie dla dobra dalszego rozwoju lotnictwa.

BOGUSŁAW J. WITKOWSKI

1

2

3


4

Podczas pokazów na lotnisku w Lublinku: 1 — Motolotnia Zdzisława Sznapki. 2 — Pchła Nieba Aeroklubu Śląskiego. 3 — Delfin Kazimierza Olszewskiego. 4 — Dwusilnikowa motolotnia Jerzego Majewicza.

Zdjęcia: Bogusław J. Witkowski

WALKA ZESPOŁOWA

TADEUSZ REJNIAK

Korespondencja własna

Nie po raz pierwszy na mistrzostwach w Paderborn uwagę zawodników, obserwatorów czy prasy zaprzątał temat latania zespołowego. Temat nam szczególnie bliski, boć przecież mamy prawo uważać się za inicjatorów tej taktyki zawodniczej. Zapoczątkowały ją w 1970 roku sukcesy Makuli i Popiela w Kolonii, kontynuowane z jeszcze większym powodzeniem w Junin i potem w kolejnych mistrzostwach świata przez Wróblewskiego, Kępkę i innych. Przez wiele lat nasze zwycięskie tandemy budziły podziw i nawet zazdrość menażerów konkurencyjnych ekip. Pamiętam słowa byłego szefa ekipy RFN — Manfreda Reinhardta, który w koleżeńskich rozmowach na mistrzostwach w Vršacu, a także w Rayskälä mówił mi otwarcie, iż bardzo ubolewa, że jego zawodnicy nie potrafią tak skutecznie współpracować w powietrzu jak polscy piloci. Szczerze mówiąc osobiście nie jestem całkiem przeświadczony, że akurat w Rayskälä nasz tandem klasy otwartej stanowił ten niedościgły wzór współdziałania, ale medale zawodnicy zdobyli i to się liczyło. W odczuciu rywali w każdym razie był to efekt zespołowego latania.

O ile jednak do niedawna nasi piloci byli pod tym względem przedmiotem podziwu, o tyle w Paderborn raczej my mieliśmy okazję do podziwiania konkurentów. Cechy zespołowego walczenia o wynik najwyraźniej były dostrzegalne u Francuzów. Wskazywał na to już sam fakt wystawienia przez nich trzech zawodników w jednej klasie, a przebieg mistrzostw potwierdził w pełni podjęte założenie taktyczne. Medaliści klasy standard — Chenevoy ze Schroederem latali wyśmienicie, niczym papużki nierozłączki. Na 7 rozegranych konkurencji, aż w trzech uzyskali wyniki ex aequo — z identyczną punktacją, w jednej konkurencji zajęli miejsca tuż za sobą, z różnicą zaledwie 11 punktów, w dwóch rozdzielił ich tylko jeden konkurent, a w jednej dwóch. Ale ten ostatni przypadek też jest wiele mówiący, bo miał miejsce w konkurencji pierwszej, gdy latali jeszcze nie tandemem, a całą trójką wraz z Ragot. I Chenevoy zajął wtedy drugą lokatę dnia (za naszym Witkiem) także ex aequo, właśnie z Ragot. Schroeder był zresztą zaledwie o 14 punktów za nimi. Jak z tego widać Francuzi zaprezentowali w Paderborn niesłychaną wręcz konsekwencję w realizowaniu zamierzonego wysiłku zbiorowego w walce o wynik, a że przy tym świetnie latali, więc i efekty zamierzenia okazały się świetne.

Myślę, że taka wzajemna dyscyplina i lojalność współpracy, jaką zademonstrowali francuscy zawodnicy, była możliwa tylko dzięki ich własnym postanowieniom w tej sprawie. Bez osobistej, niewymuszonej chęci współdziałania i bez pełnego, koleżeńskiego zaufania partnerów nawzajem do siebie, takie idealne latanie zespołowe jest po prostu nie do osiągnięcia.

Wspólnotę zawodniczych działań można też było dostrzec u reprezentantów RFN w klasie otwartej — Holighausa z Gantenbrinkiem. Przynajmniej w założeniu miała to być koalicja dla stawienia czoła angielskiemu pretendentowi do mistrzowskiego tytułu — George'owi Lee. Ekipie gospodarzy ogromnie zależało na sukcesie Holighausa, świetnego zresztą pilota, wielokrotnego reprezentanta, któremu dotąd nie udawało się sięgnąć po medal. To też w decydujących momentach wspierał go nie tylko sam partner z klasy otwartej. Kiedy po ósmej konkurencji, w której Holighaus zwyciężył i wyszedł w klasyfikacji bieżącej na pozycję lidera, z pięcioma punktami przewagi nad Lee, bohater dnia w wypowiedzi dla dziennikarza sam otwarcie mówił jak mu się to udało:

Warunki pogodowe były bardzo trudne, lot przebiegał pod pełnym pokryciem nieba, zatem wynajdywanie słabych i rzadkich wznoszeń stanowiło dla pojedyńczego zawodnika duże ryzyko. Ponieważ część trasy klasy otwartej była wspólna z klasą 15-metrową, więc Holighaus przyjął taktykę otaczania się możliwie licznymi zawodnikami z klasy klapówek. Niczym mu nie zagrażali, a mimowolnie wspomagali szerszą penetracją przestrzeni powietrznej w poszukiwaniu termiki. I tutaj dosłowny cytat ze wspomnianej wypowiedzi: „Pit zawsze dbał o to, żeby klapówki leciały wraz ze mną". A Pit to Ernst-Gernot Peter, reprezentant gospodarzy w klasie 15-metrowej. Współdziałanie zawodników niemieckich było jednak oparte — jak mi się wydaje — głównie na wyrozumowanych założeniach taktycznych, na dorywczych porozumieniach i umowach, bez tego ładunku radosnej spontaniczności, jaką przejawiali Francuzi.

Natomiast wręcz naukowo podeszli do zagadnienia zawodniczego latania zespołowego Duńczycy, startujący w Paderborn dwoma parami — w klasie standard i 15-metrowej. Z uzyskiwanych w poszczególnych konkurencjach wyników nie rzucało się to specjalnie w oczy. Zajmowali lokaty nieczęsto blisko siebie i właściwie tylko raz ewidentnie można było stwierdzić, że uzyskany sukces dnia był dziełem ścisłej współpracy. Wtedy mianowicie, gdy Oye z Hansenem, jako jedni z nielicznych dotarli do mety, pokonawszy w 6-godzinnym locie pełną pogodowych pułapek trasę czwartej konkurencji, zdobywając ex aequo 5 miejsce. Przykładali jednak do współpracy w powietrzu bardzo dużą wagę, o czym dowiedziałem się od szefa duńskiej ekipy.

Sympatyczny pan Petersen zaraz na początku imprezy przyszedł do mnie jako tego, któremu tajniki zespołowego latania nie są obce i z entuzjazmem powiedział, że jest bardzo ciekaw wyników swoich zawodników, gdyż postanowili zastosować polską taktykę latania. Miał na myśli właśnie latanie zespołowe i — jak mówił — starannie się do tego przygotowali. Obejmowało to przygotowanie nie tylko trening w powietrzu, lecz przede wszystkim właściwy dobór zawodników. Mój rozmówca był zdania, że ma to podstawowe znaczenie i dlatego, zestawiając reprezentacyjne pary, starali się m.in. brać pod uwagę zbliżony wiek partnerów, ich poziom intelektualny, temperament, wspólnotę zainteresowań, a także wskazania samych pilotów, kto z kim, najchętniej lata. Byłem w niejakim kłopocie, gdy pan Petersen chciał wiedzieć, czy też kierujemy się takimi kryteriami? A może jeszcze jakimiś dodatkowymi?... Odpowiedziałem zgodnie z prawdą, że zespołowość latania jest u nas dość powszechna, że stosują ją piloci nierzadko również w zawodach krajowych, że więc na dobór reprezentacji decydujący wpływ ma aktualna forma zawodnicza kandydatów — ich wyniki w eliminacjach. Nie mogłem jednak nie przyznać, że przedstawiony system jest bardzo interesujący, wydaje się ze wszech miar słuszny, zakłada bowiem wyeliminowanie do maksimum ewentualnych sytuacji konfliktowych we współdziałaniu partnerów.

Osobna sprawa, jak przy uwzględnieniu wszystkich omówionych cech osobowości, znaleźć jeszcze faktycznie najlepszych pilotów—zawodników? Widocznie jednak Duńczykom się to udaje, skoro Oye w ostatecznej klasyfikacji mistrzostw zajął 5 miejsce w klasie standard, a Sörensen 12 w klapówkach (na 42 startujących).

O jeszcze jednej dość szczególnej parze chcę wspomnieć — o szwedzkiej dwójce Ax i Pettersson. Zdobyli oni złoty i srebrny medal w klasie 15-metrowej, z niewielką różnicą w punktacji pomiędzy sobą, a jednocześnie znacznie się dystansując od następnych w klasyfikacji. Szczególna to para, bo nie ujawniała w toku zawodów nazbyt ścisłej wspólnoty latania, a jednak na pewno współpracowała w powietrzu. Tyle, że na swój specyficzny, powiedziałbym bardzo dżentelmeński sposób. Dam na to taki przykład:

2 czerwca. Ogromnie loteryjna pogoda. W klasie otwartej nikt nie dochodzi do mety, w klasie standard tylko dwóch, w klapówkach czterech zawodników. Wszyscy pozostali, więc 75 chłopa, leżą w polu. Jest godzina 19.05, nasi piloci już od ponad pół godziny siedzą na trasie, gdy w spokojnym, niezagrożonym dolocie sunie do lotniska szybowiec. Po charakterystycznych, wysokich wingletach z daleka można poznać, że to ASW-20 Ake Petterssona. Za nim majaczy sylwetka drugiego szybowca. Jest znacznie niżej, chyba nie dojdzie do mety. Rzeczywiście, kiedy pierwszy wyciąga z nalotu na taśmę, tamten przyziemia już na przedpolu lotniska, jakieś 900 m od jego krawędzi. Pettersson buduje nadlotniskowy krąg, podchodzi do lądowania i sadza szybowiec bez podwozia — na brzuchu. Miejsca postoju ekip są jak wymarłe, wszyscy pojechali w teren po swych zawodników, pomagamy więc w kilku pechowcowi ściągnąć szybowiec z lotniska. I cóż się okazuje?

Ake rozpoczął dolot na 70 km przed metą z 1800 m. Podobnie lecący obok niego, lecz w pewnym oddaleniu Göran Ax. Petterssona po drodze parę razy podniosło i nie miał wątpliwości, że bezpiecznie doleci. Ale gdy trafił w niezły

komin termiczny zatrzymał się, zamarkował wznoszenie krążeniem, i poinformował Axa przez radio o cennym znalezisku. Tamten podziękował, powiedział, że też ma coś na wariometrze, więc Ake wyprostował kontynuując dolot. I kiedy dopiero w kręgu nadlotniskowym zobaczył, że jego kolega siada przed metą, tak się tym przejął, iż zapomniał o wypuszczeniu podwozia.

Niby zwyczajna historia, ale szczególnego smaku nabiera, gdy dopowiedzieć, że działo się to w przedostatniej konkurencji mistrzostw, że Ax prowadził przed Petterssonem nieznaczną różnicą punktów, że więc była to dla Petterssona nie byle jaka okazja do zaatakowania, do próby sięgnięcia po pozycję lidera. W końcu przecież mistrzostwa są rozgrywane w klasyfikacji indywidualnej i nikomu nie jest obojętne czy będzie mistrzem, czy wicemistrzem świata. A jednak... — Trzeba przyznać, że taki styl współpracy, taka lojalność, czy może już raczej duma, honorowość partnerów może imponować. I chyba nieczęsto się zdarza. A swoją drogą, żeby bodaj nie zakląć w mikrofon siadając przed lotniskiem, nie odezwać się do partnera w takiej sytuacji... Na to trzeba jednak być Skandynawem.

dym jego ruchu. Jak potem relacjonował, chciał być cały czas z rywalem — od startu do lądowania. W skrytości ducha stawiał też trochę na swoją, powszechnie znaną maestrię w wykorzystywaniu najsłabszych nawet prądów zboczowych. Trasa wiodła na północny zachód, górki były po drodze, mógł więc mieć nadzieję, że kiedy zamrze termika, on zdoła może jeszcze wesprzeć się trochę żaglowaniem na stokach. Lee nie znał tych zamysłów, znał jednak rywala. Wiedział, że musi mu się urwać, co nie było łatwe zważywszy, że obaj byli na Nimbusach-3. Szybowiec Holighausa na pewno nie był gorszy. Jedyna więc szansa to jazda na cały regulator, na zmęczenie przeciwnika, na sprowadzenie go do parteru, gdzie swoboda manewru w pogoni za uciekającym jest znacznie mniejsza.

Ze startu poszli ostro, jeden tuż za drugim. Lee dyktował tempo, nie dawał rywalowi wytchnąć. Wysokość operacyjna lotu narzucona przez prowadzącego oscylowała pomiędzy 300 i 150 m. Tak doszli do Bielefeld. Tam Holighaus miał dość tej nerwówki, wspiął się na 800 m, poszedł do przodu, wyprzedził nieco Anglika. Ale nie odważył się puścić go z oczu. Zaczekał na niego, siadł mu ponownie na ogon i znów

1

2

3

Żeby nie popaść w nadmierne uwielbienie dla aniołów przebranych za zawodników, przyjrzyjmy się teraz jak wyglądała walka autentyczna, może najbardziej zajadłych rywali mistrzostw w ostatniej konkurencji klasy otwartej. Jak wiemy w przeddzień zwyciężył Holighaus, zdobywając nad Lee 5-punktową przewagę w klasyfikacji łącznej. Nazajutrz pogoda wydawała się sprzyjać mu, to znaczy front przechodził nad Paderborn i ranek był ponury — wietrzny i deszczowy, stawiając pod dużym znakiem zapytania możliwości lotów. Meteorolog dawał pewne nadzieje na popołudnie, pokazywał satelitarne zdjęcia z widocznymi przejaśnieniami nad Holandią, zastrzegał się jednak, iż jedno tylko może powiedzieć na pewno — że jutro będzie lepiej. Wywołał tym oczywiście zamierzony śmiech, gdyż nic to nowego, dobra pogoda po zakończeniu mistrzostw. Ale na drugim, późniejszym briefingu zapowiedział już użyteczną termikę na godzinę 14.00 i trafił w dziesiątkę.

Szybowce wyszły w powietrze. Do oblecenia było 213 km trasy trójkąta, wspólnego dla klasy otwartej i 15-metrowej. Standardy miały zadanie o 11 km łatwiejsze, lecz nas interesuje tym razem wyłącznie klasa otwarta.

Holighaus przyjął taktykę dość oczywistą w jego sytuacji. Postanowił pilnować Georgea Lee w każ-

razem, jak zrośnięci gnali przed siebie, o ile gnaniem można było w ogóle nazwać ten żebraczy lot w słabych warunkach termicznych. Osiągnęli pierwszy punkt zwrotny w Bramsche, z zakrętu strzelili zdjęcia i już Lee pędził do drugiego wierzchołka trójkąta. Trójkąt był raczej symboliczny, właściwie można było mówić o trasie docelowo-powrotnej, bo drugi bok miał niespełna 20 km długości. To też znaleźli się tam wkrótce, lecz Holighaus o jakieś 30 m niżej.

Na to czekał Lee. Niezwłocznie ruszył dalej, sprowadzając w długim przeskoku wysokość lotu znów do ryzykownego parteru — do 200 m nad ziemią. Ale tu teren zaczął rosnąć, zbliżało się pasmo wzniesień Wiehengebirge, a termika siadała coraz bardziej. Nad jakimś kominem fabrycznym Lee złapał resztki wznoszenia. Zakrążył w prawo. Holighaus, wciąż około 30 m niżej, wszedł w to wznoszenie z lewego zakrętu. Musiał przełożyć. I to był jego koniec — po przełożeniu krążenia już nic nie znalazł. Odskoczył jeszcze na stok małej górki w pobliżu, lecz nie pomógł mu doprowadzony do perfekcji kunszt żaglowania na zboczu. Zdobył zaledwie 100 m wysokości — wystarczyła już tylko na wykonanie bezpiecznego lądowania. A Lee w zerach i półmeterkach wyskrobał się ponad 200 m wyżej i lotem ślizgowym przeniósł swoje miejsce lądowania o rozstrzygające 17 km dalej.

Kilometry były drogie w tym dniu. Do mety doleciał tylko jeden zawodnik — Amerykanin Richard Butler. Klaus Holighaus zajął 10 miejsce, George Lee — 8. Zarżnęli się obaj w tym morderczym pojedynku. Przed nimi uplasowali się nawet zawodnicy z końcowych miejsc klasyfikacji. Ale to nie miało dla nic żadnego znaczenia. Ważne były tylko te 17 km, które zadecydowały o tym, iż Lee został po raz trzeci mistrzem świata, z przewagą 95 punktów nad Holighausem.

W cieniu emocji tego wielkiego pojedynku niedostrzeżone prawie zostały wyniki pozostałych zawodników. Z satysfakcją przeto odnotowuję, że dla Jantarów-2B był to pod względem lokat najlepszy dzień mistrzostw. Staszek Kluk zajął 2 miejsce bardzo ładnym lotem, zakończonym 18 km przed metą, Heniek Muszczyński uzyskał 3 wynik dnia lądowaniem o 38 km przed lotniskiem. Gorzej, że Butler swym zwycięstwem przesunął się o dwa oczka w górę, spychając Muszczyńskiego w klasyfikacji łącznej na miejsce ósme z siódmego, które zajmował po przedostatniej konkurencji. Standardowcy, jak to już omawiałem wcześniej, przeżyli swoje najlepsze dwa dni u progu imprezy. Ostatnia konkurencja pozwoliła jednak Frankowi Kępce odzyskać

4

miejsce w pierwszej dziesiątce, podnosząc go o jedno z jedenastego, a Staszkowi Witkowi utrzymać miejsce ósme, nadal przed Davisem, który jednak różnicą punktów zbliżył się bardzo znacznie.

I tak dobiegły końca XVII Szybowcowe Mistrzostwa Świata, a wraz z nimi moje relacje i spostrzeżenia z Paderborn. Zainteresowanym pozwalam sobie przypomnieć, że pełne wyniki imprezy zostały zamieszczone w nr. 28 „Skrzydlatej Polski".

5

NA ZDJĘCIACH: 1 — Dopuszczalną masę szybowców przed startem do konkurencji kontrolowano wyrywkowo na specjalnie skonstruowanej wadze. Zabiegowi podlega mistrz świata klasy 15-metrowej — Szwed Göran Ax w swym ASW-20. 2 — Przed startem na lotnisku Haxterberg. Na pierwszym planie Nimbus-3 wicemistrza świata Klausa Holighausa. 3 — Nestor zawodów — Szwajcar Hans Nietlispach (57 lat), uczestniczył w Paderborn po raz dziesiąty w mistrzostwach świata i zajął 12 miejsce w klasie standard. 4 — Znana szybowniczka, rekordzistka Polski i świata — Irena Kempówna-Zabiełło, była w Paderborn gościem oficjalnym mistrzostw. Na zdjęciu wraz z mężem Romanem. 5 — Brązowy medalista klasy otwartej w Paderborn i wicemistrz świata tej klasy w Châteauroux — Bruno Gantenbrink, który startując w 1978 roku w Mistrzostwach Polski w Lesznie zajął 17 miejsce.

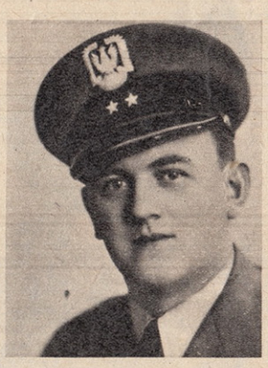
Zdjęcia autora

63 Eskadra Obserwacyjna

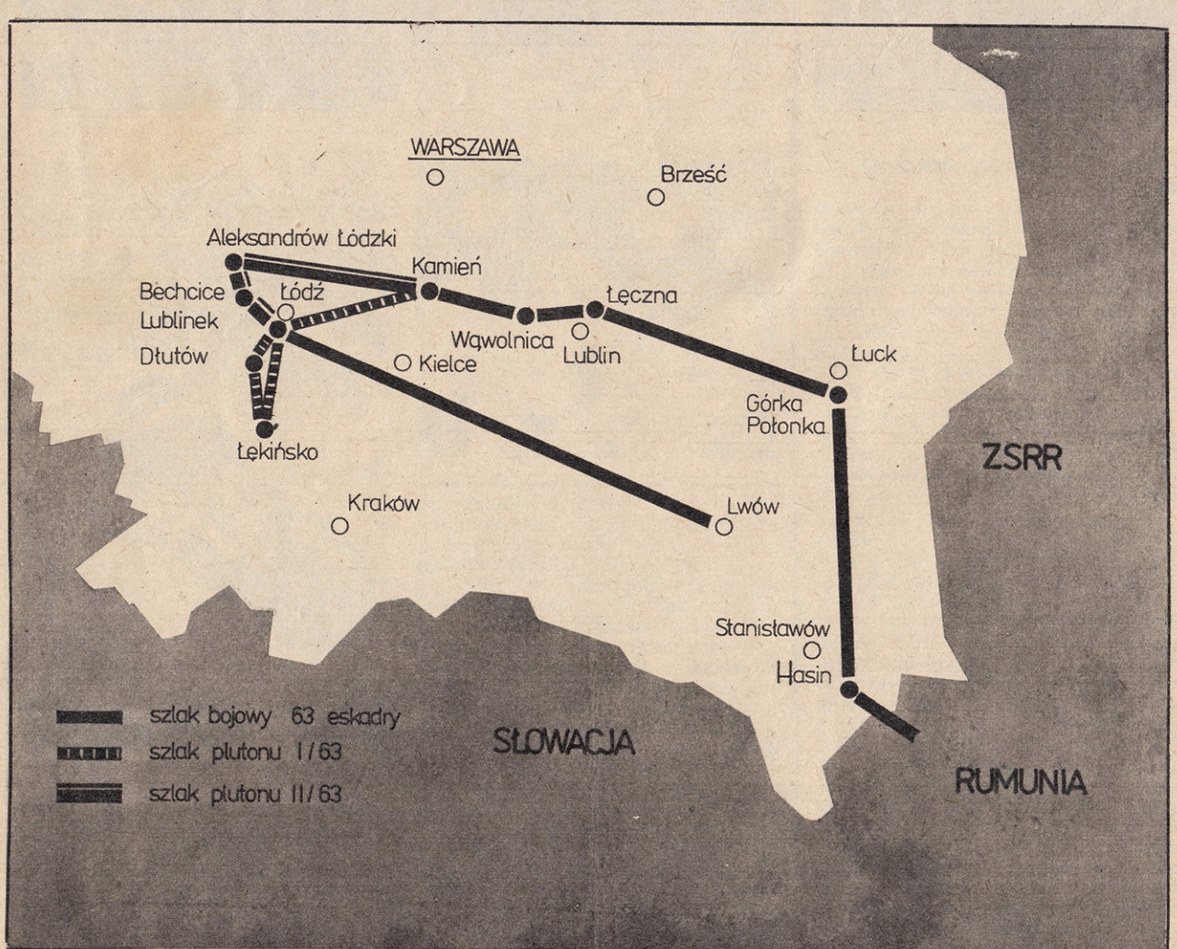
DOKOŃCZENIE Z NR. 35

17 WRZEŚNIA. O godzinie 10 kpt. obs. Wolf i por. Sumorok polecieli na rozpoznanie sytuacji wzdłuż granicy wschodniej. Zadanie to było powtarzane przez załogę ppor. Chmiela. Obie załogi poza rozpoznaniem miały przekazać rozkazy Naczelnego Dowództwa (wręczone tylko obserwatorom na odprawie) jednostkom lotnictwa. Zadanie wykonano. Obie załogi zostały w locie ostrzelane przez oddziały nieprzyjacielskie. Kpt. Wolf i por. Sumorok wystartowali ponownie o godzinie 13 w celu oddania rozkazów XV Dywizjonowi Bombowemu, ale nie odszukano go, gdyż w rejonie poszukiwania nikogo nie zastali. O godzinie 15 nastąpił start por. Barańskiego i kpr. Laskowskiego z rozkazami gen. Ujejskiego do Lidy (Baza nr 5). Po odlocie od lotniska na odległość ok. 30 km (nad Obertynem) samolot został ostrzelany i lądował przymusowo. Załoga po spaleniu samolotu dołączyła do eskadry. O północy rzut kołowy pod dowództwem kpt. Fedorowicza (na rozkaz dowódcy eskadry) odjechał w kierunku Kut i do Rumunii. Część samochodów z obsługą pod dowództwem ppor. Riedla otrzymała rozkaz odjazdu w rej. Śniatynia.

18 WRZEŚNIA. O godzinie 7 odleciał do Śniatynia rzut powietrzny z wyjątkiem załogi w składzie por. obs. Żerebecki i por. pil. Sumorok, która otrzymała pocztę od gen. Stachiewicza dla gen. Sosnkowskiego przebywającego w rejonie Lwów — Janów. Zbliżając się do Lwowa od strony północnej załogę ostrzelała niemiecka obrona przeciwlotnicza. Czapla została uszkodzona odłamkami pocisków. Pilot skierował się w rejon Janowa. Tu panujące mgły uniemożliwiły odszukanie miejsca postoju gen. Sosnkowskiego. Zawrócono więc do Lwowa chcąc lądować na lotnisku Skniłów, aby tam przekazać rozkazy. W pobliżu Skniłowa samolot ponownie ostrzelano. Mając uszkodzoną lotkę, przestrzelone zbiorniki paliwa pilot ponownie kierował się w rejon Janowa, aby wylądować i ustnie przekazać rozkaz napotkanym własnym oddziałom. Na szczęście nad Janowem mgły ustąpiły, tak że por. Żerebecki, który zaczął zjadać rozkaz (by nie wpadł w ręce wroga) dojrzawszy na ziemi własny oddział wojska uzupełnił nadjedzony meldunek i zrzucił go. Następnie już na resztkach paliwa z rannym pilotem (odłamek utkwił w nodze) załoga odleciała w kierunku Kołomyji. Lądowała przymusowo z braku paliwa w pobliżu Stanisławowa. Po wymontowaniu uzbrojenia Czaplę spalono, obaj lotnicy ewakuowali się do Rumunii prywatnym samochodem. Rzut kołowy pod dowództwem kpt. Fedorowicza przekroczył granicę rumuńską w Kutach o godzinie 15. Tak zakończyła się wieloletnia i bardzo zasłużona dla rozwoju lotnictwa towarzyszącego działalność 63 eskadry obserwacyjnej.



Od lewej: kpr. pil. Tadeusz Eckert; kpr. pil. Stanisław Laskowski; kpt. obs. Jerzy Wolf; mjr pil. Piotr Dudziński. Obok — Na lotnisku eskadry w Skniłowie (Lwów).



Wojnę Obronną Polski 1939 odbyła 63 eskadra obserwacyjna w składzie (wg stanu na 1 września 1939 r.):

Dowódca eskadry — kpt. obs. Jan Harężlak

Dowódca I/63 — kpt. obs. Władysław Fedorowicz

Dowódca II/63 — kpt. obs. Jerzy Wolf

I/63 PLUTON. Obserwatorzy: por. Antoni Barański, por. Marian Kaczorowski, ppor. Roman Chmiel, ppor. Zygmunt Wesołowski (rezerwa). **Piloci:** por. Tadeusz Sumorok, kpr. Antoni Kubas, kpr. Stanisław Laskowski, kpr. Czesław Menczyk, kpr. Ludwik Misiak, st. szer. Karol Miczka.

II/63 PLUTON. Obserwatorzy: por. Eugeniusz Weber, por. Kazimierz Żerebecki, ppor. Edward Langer, ppor. Zygmunt Nawratil (rezerwa), ppor. Jan Riedl (rezerwa). **Piloci:** ppor. Witold Szyszkowski, sierż. Jerzy Kaliński, kpr. Tadeusz Eckert, kpr. Mieczysław Matus, kpr. Adam Rymarz, st. szer. Jerzy Zaluski.

Szef mechaników I/63 — majster wojsk. Michał Klich, szef mechaników eskadry (i II/63) — st. majster wojsk. Antoni Szarzyński, szef adm. eskadry — Aleksander Majewski.

Wyposażenie: 7 samolotów RWD-14 Czapla + 2 RWD-8.

Dowódca lotnictwa Armii ŁÓDŹ przewidywał — zgodnie z pierwotnym planem użycia podległych jednostek — przydzielenie 63 eskadry do dyspozycji dowódcy Grupy Operacyjnej PIOTRKÓW — gen. bryg. W. Thomme. Ostatecznie jednak zdecydował oddanie gen. Thomme tylko I/63 plutonu pozostawiając II/63 pluton w odwodzie dla jedno-

stek lądowych mających zadania specjalne. Wytworzona sytuacja wojenna uniemożliwiła II/63 plutonowi wejście do walki w dniach 1—6 września.

Działalność bojowa I/63 plutonu w pierwszym okresie wojny była sparaliżowana przez własne oddziały ostrzeliwujące nisko latające samoloty (powodowało to największe straty w ludziach i sprzęcie). Blisko połowa stanu wyjściowego samolotów 63 eskadry została zniszczona pociskami polskimi: to jeden z tragicznych epizodów Wojny Obronnej Polski 1939. Eskadra miała także straty zadane przez wroga. To wszystko bardzo obniżyło zdolność bojową eskadry praktycznie działającej w pierwszych 6 dniach załogami I/63 plutonu. Po przerzucie na lubelski i wołyński węzeł lotnisk oraz połączeniu obu plutonów, załogi eskadry dość intensywnie działały na korzyść Naczelnego Dowódcy Lotnictwa, Sztabu Głównego czy poszczególnych Dowództw Obrony. Znacznym osiągnięciem załóg 63 eskadry było dotarcie z meldunkiem do sztabu gen. Sosnkowskiego w bardzo dramatycznych okolicznościach, potwierdzając wysokie morale, patriotyzm i ofiarność. Ten wysoki poziom moralny personelu 63 eskadry oraz dyscyplina i zwartość wyróżniały korzystnie jednostkę pośród innych oddziałów.

W wyniku działalności bojowej w dniach 1—18 września 1939 r. załogi 63 eskadry obserwacyjnej wykonały: około 26 zadań bojowych oraz około 14 lotów łącznościowych i pocztowych. Poniosły straty: w personelu latającym — 2 poległych i 1 ranny (leczenie szpitalne); w samolotach — zniszczone 4 RWD-14 Czapla, R-XIII i 2 RWD-8.

Dalsze losy personelu latającego 63 eskadry obserwacyjnej.

1. **Kpt. obs. Jan Haręźlak.** Podczas pobytu w Anglii odbywał służbę w personelu naziemnym Polskich Sił Powietrznych. Po wojnie powrócił do kraju.

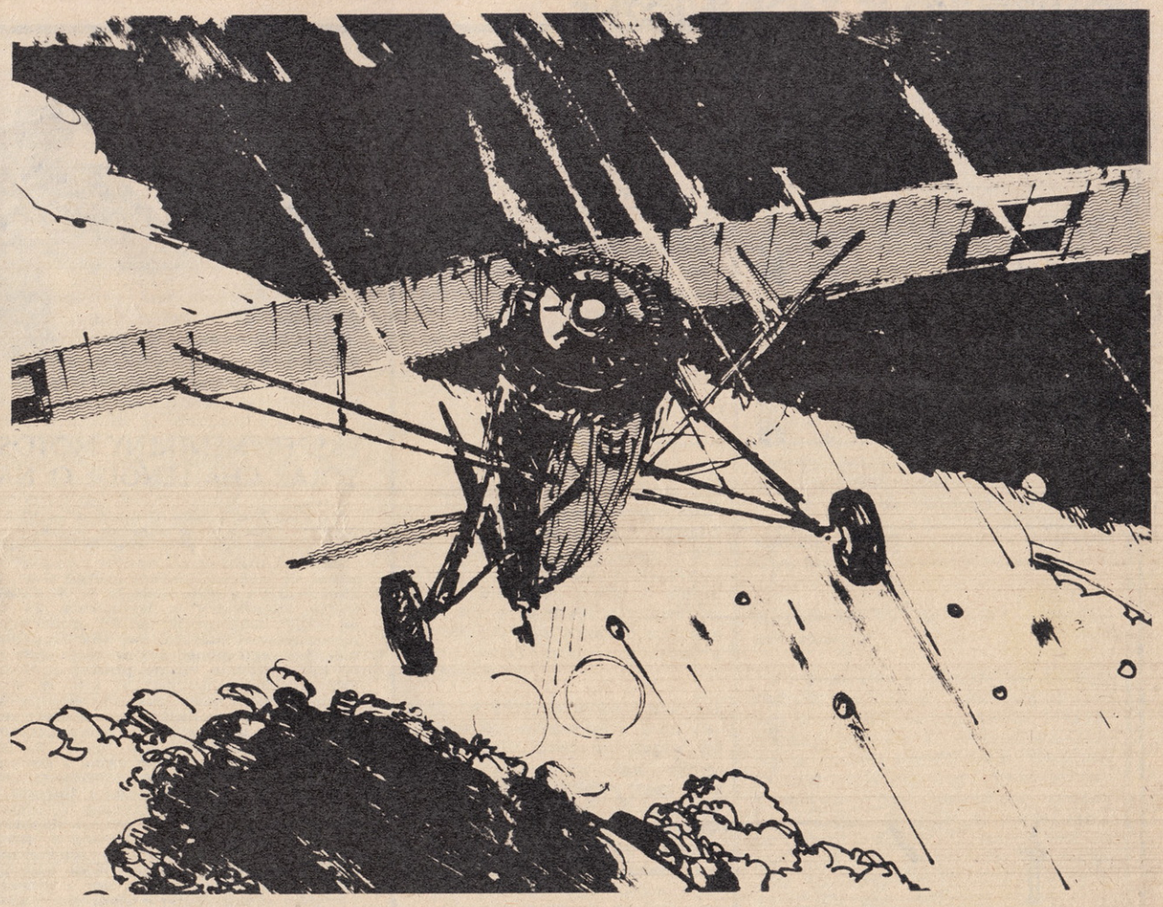
2. **Kpt. obs. Władysław Fedorowicz.** Po przekroczeniu granicy rumuńskiej internowany w obozie, a następnie przekazany władzom niemieckim, gdzie w obozie jenieckim przebywał podczas wojny. Po zakończeniu działań wojennych pozostał za granicą.

3. **Kpt. obs. Jerzy Wolf.** Po przybyciu do Anglii i odbyciu tury operacyjnej przeszedł do personelu naziemnego Polskich Sił Powietrznych. Po wojnie pozostał za granicą.

4. **Por. obs. Antoni Henryk Barański.** Dalsze losy wojenne po 1939 r. nie są znane.

5. **Por. obs. Marian Kaczorowski (1909 — 2 września 1939).** Zginął w locie bojowym nad Dąbrową Wielką k.Zduńskiej Woli. Pochowany na cmentarzu Zduńska Wola (mogiła bezimienna).

6. **Por. obs. Eugeniusz Weber.** Dalsze losy po zakończeniu działań wojennych 1939 r. nie są znane.



Rysunek: Grzegorz Niewczas

7. **Por. obs. Kazimierz Żerebecki (1910 — 19 czerwca 1941).** Zginął w locie powrotnym z wyprawy bombowej nad Bremą (305 dywizjon bombowy). Cmentarz cywilny Bergen, Niemcy, działka Aliantów, rząd 1, grób 12.

8. **Por. pil. Tadeusz Marian Ostoja-Sumorok.** Wybitnie bojowy i ofiarny pilot w wojnie 1939 r. Mimo ran doprowadził samolot nad oddziały własne umożliwiając zrzut bardzo ważnego meldunku dla gen. Sosnkowskiego. Dalsze losy wojenne i powojenne nie są znane.

9. **Ppor. obs. Roman Stanisław Chmiel.** Po przybyciu do Anglii latał bojowo w 301 dywizjonie bombowym. Po przekształceniu w jednostkę do zadań specjalnych brał udział w lotach nad kraje okupowane (m. in. w okresie Powstania Warszawskiego). Po wojnie pozostał za granicą.

10. **Ppor. obs. Edward Stanisław Langer.** Ranny w locie bojowym w dniu 16 września 1939 r., został odwieziony do szpitala. Dalsze losy nie są znane.

11. **Ppor. rez. obs. Zygmunt Nawratil.** Dalsze losy wojenne nie są znane.

12. **Ppor. rez. obs. Jan Riedl.** Jak wyżej.

13. **Ppor. rez. obs. Zygmunt Wesołowski.** Jak wyżej.

14. **Ppor. pil. Witold Szyszkowski (1911 — 22 sierpnia 1942).** Zginął w locie bojowym (306 dywizjon myśliwski) w rej. St. Omer. Pochowany: cmentarz brytyjski Longuenesse, Pas de Calais, gr. 18.

15. **Sierż. pil. Jerzy Kaliński.** Dalsze losy wojenne nie są znane.

16. **Kpr. pil. Tadeusz Eckert (1905 — 22 sierpnia 1943).** Zginął w locie bojowym (307 nocny dywizjon myśliwski). Utonął w morzu.

17. **Kpr. pil. Antoni Kubas.** Dalsze losy nie są znane.

18. **Kpr. pil. Stanisław Laskowski.** Po przybyciu do Anglii i odbyciu tury operacyjnej w dywizjonie bombowym został przydzielony do organizującego się Transport Command, w którym latał jako pilot rozprowadzający samoloty bojowe. Po zakończeniu działań wojennych powrócił do kraju.

19. **Kpr. pil. Mieczysław Matus.** Ranny w locie w dniu 6 września 1939 r. Po opatrunku powrócił do eskadry. Dalsze losy nie są znane.

20. **Kpr. pil. Czesław Menczyk (1916 — 2 września 1939).** Zginął w locie bojowym nad Dąbrową Wielką. Pochowany w mogile bezimiennej na cmentarzu w Zduńskiej Woli razem z por. M. Kaczorowskim.

21. **Kpr. pil. Ludwik Henryk Misiak (1913 — 15 września 1943).** Zginął w locie bojowym (301 dywizjon). Podczas lotu nad Polską samolot uszkodzony pociskami obrony przeciwlotniczej rozbił się pod Nowymi Skalmierzycami. Pochowany na cmentarzu brytyjsko-polskim w Poznaniu. Dział 5, rząd M, gr. 10-1.

22. **Kpr. pil. Adam Rymarz.** Dalsze losy wojenne nie są znane.

23. **St. szer. pil. Karol Miczka.** Jak wyżej.

24. **St. szer. pil. Jerzy Załuski.** Jak wyżej.

JERZY PAWLAK

MAŁA ENCYKLOPEDIA LOTNIKÓW POLSKICH

OLGIERD CUMFT (1906—1977)

Urodził się 30 listopada 1906 r. w Szawlach, wówczas guberni kowieńkiej. Po ukończeniu szkoły powszechnej w Wilnie wstąpił do Korpusu Kadetów Nr 1. W czerwcu 1926 uzyskał maturę i zgłosił się do lotnictwa wojskowego. W okresie od października 1926 do sierpnia 1928 r. był podchorążym w Grudziądzu, a następnie w Dęblinie. 15 sierpnia 1928 r. został mianowany podporucznikiem-obserwatorem z przydziałem do 1 Pułku Lotniczego w Warszawie (Nocny Dywizjon Bombowy).

W roku 1933 i następnie w 1934 uległ wypadkom lotniczym. Celem rekonwalescencji został wysłany do Afryki, skąd przysyłał reportaże do pism warszawskich. Odkomenderowany został do Wyższej Szkoły Lotniczej (III promocja, lata 1938-39). Po jej ukończeniu — jako częściowy inwalida — pracował w sztabach.

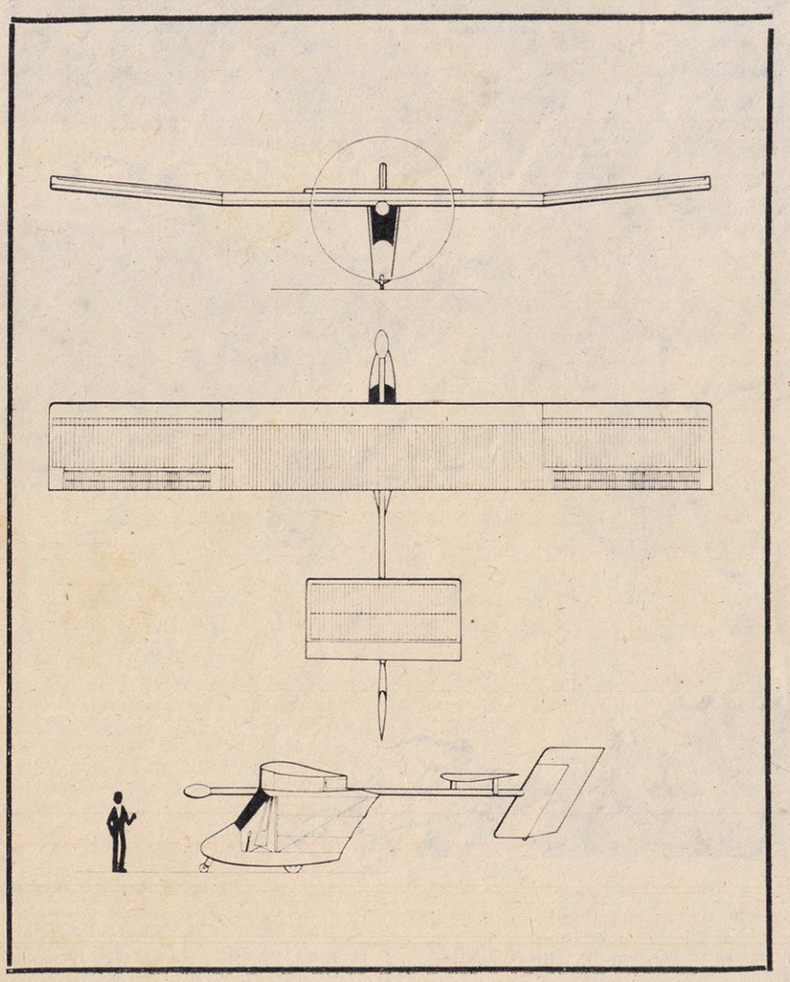
17 września 1939 r. przekroczył granicę rumuńską, a następnie ewakuował się do Francji i Anglii. W listopadzie 1945 r. został awansowany do stopnia majora lotnictwa. Po rozwiązaniu Polskich Sił Powietrznych przeszkolił się w zegarmistrzostwie i założył pracownię w Londynie. Jednocześnie poświęcił się gruntownym studiom w zakresie historii drugiej wojny światowej.

Włożył wiele trudu w opracowanie „Księgi poległych, zaginionych oraz zmarłych lotników polskich na wszystkich frontach drugiej wojny światowej". Gromadził materiały w Anglii Francji, Afryce i Polsce, dokąd wielokrotnie przyjeżdżał. Niezwykle potrzebna z punktu widzenia historycznego księga (nieukończona z powodu śmierci autora) zawiera stwierdzone na podstawie oryginalnych dokumentów lub innych wiarygodnych źródeł dane odnośnie śmierci (lot bojowy czy wypadek lotniczy i gdzie), miejsca pochowania zwłok, stopnia wojskowego itp. Pozostawił nagromadzony materiał, o którym napisał:

„Jeśli ja nie zdążę, niech skorzystają z niego historycy młodszego pokolenia. Nieważne bowiem kto pisał, ale istotne jest to, aby prawdziwa, sumiennie opracowana książka została jak najprędzej wydana."

Zmarł 7 listopada 1977 r. w Londynie. Został pochowany na cmentarzu ewangelicko-reformowanym przy ulicy Żytniej 42 w Warszawie.

J. Kędz.



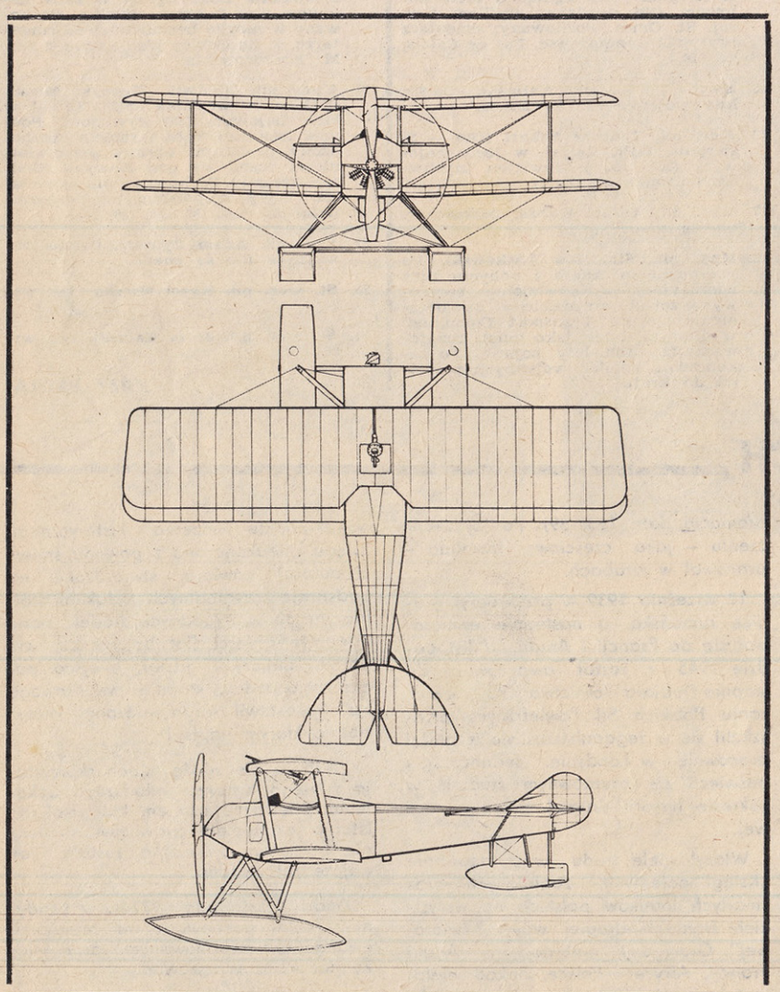
EKSPERYMENTALNY MOTOSZYBOWIEC SOLAR CHALLENGER O NAPĘDZIE SŁONECZNYM

Dr Paul MacCready (Pasadena — USA) po zbudowaniu udanego mięśniolotu GOSSAMER CONDOR w układzie kaczki i po uzyskaniu 2 nagród Kremera za wykonanie ósemkowego lotu między dwoma pylonami w odległości 1/2 mili oraz za przelot Kanału La Manche mięśniolotem GOSSAMER ALBATROSS, zainteresował się wykorzystaniem energii słonecznej do napędu motoszybowców. W tym celu zbudował on motoszybowiec GOSSAMER PENGUIN dla lotów w spokojnej atmosferze, stanowiący w wymiarach 3/4 GOSSAMER ALBATROSS, który wyposażył w zespół uchylny 50 baterii słonecznych. Pilotowanie powierzył swojemu 13-letniemu synowi Marshallowi MacCready'emu (36,3 kg), który wykonał pierwszy lot dzięki energii słonecznej w maju 1980 r. W sierpniu 1980 r. pilotka Janice Brown (43 kg) wykonała lot po prostej o długości 3 km na wysokości 3 m, a w grudniu 1980 r. — lot o długości 24 km. W wyniku wielu studiów zdecydowano się zbudować całkiem nowy eksperymentalny szybowiec SOLAR CHALLENGER.

Opiekę nad realizacją sprawowały zakłady Du Pont Company. Podstawowym tworzywem był kevlar, wysokowytrzymałe tworzywo z włóknem z aramidu dla konstrukcji płatowca oraz mylar do pokrycia jej powierzchni nośnych. Motoszybowiec posiada klasyczny układ z górnopłatowym wolnonośnym skrzydłem o obrysie prostokątnym i wzniosie 5°. Dźwigar wykonano z kevlaru i nomexu, zaś ścięgna usztywniające wnętrze wraz z linkami lotek z kevlaru. Kadłub złożony z gondoli pilota i belki nośnej wykonany z kevlaru i kryty mylarem, z szybą z akrylu. Na belce z przodu osadzone jest dwułopatowe śmigło, zaś w tyle umocowane są: usterzenie wysokości i kierunkowe z nieruchomymi statecznikami o konstrukcji podobnej jak skrzydłowa. Na wierzchnich powierzchniach skrzydła i statecznika wysokości umieszczono ok. 16 000 baterii słonecznych.

Silnik elektryczny Astro 2500 z przekładnią napędzającą paskami śmigło ciągnące o stałym skoku. Baterie słoneczne zapewniają moc 2,5 kW (3,35 KM). **(K)**

DANE TECHNICZNE. Wymiary: rozpiętość — 13,72 m, cięciwa skrzydła — 1,78 m, długość — 8,59 m, rozpiętość usterzenia wysokości — 3,28 m, średnica śmigła — 2,97 m. **Masa:** własna + baterie słoneczne — 35 + 21 kg, startowa — 107 kg. **Osiągi:** prędkość dopuszczalna — 64 km/h, max. przelotowa — 56 km/h, przeciągnięcia — 27,4 km/h, wznoszenia przy prędkości 35,5 km/h — 0,91 m/s, zasięg — 338 km. Współczynnik obciążenia +6 g, —4 g.



WODNOSAMOLOT SOPWITH SCHNEIDER

Pierwsze międzynarodowe zawody wodnosamolotów o puchar Jacquesa Schneidera rozegrano w 1913 r. 20 kwietnia 1914 r. na zawodach w Monaco startował na samolocie Sopwith Schneider Cub pilot brytyjski Howard Pixton, który jako jedyny wykonał 28 okrążeń trasy przelatując 280 km w 2 h 13 min z międzylądowaniem dla uzupełnienia paliwa. Ustanowił on wówczas światowy rekord prędkości — 148 km/h. Startowało 5 wodnosamolotów z Francji, W. Brytanii i Szwajcarii. Najlepszy z pozostałych pilotów — Szwajcar — wykonał 23 okrążenia.

Rekordowy wodnosamolot, to lądowy Sopwith Tabloid z 1913 r. ustawiony na pływakach i z silnikiem o mocy 73,6 kW. Pierwszy lot (1.IV.1914 r.) nie był udany ze względu na wadliwe ustawienie pływaków.

Po tym sukcesie i próbach (21.V.1914 r.) marynarka brytyjska zamówiła serię wodnosamolotów Sopwith Schneider zbudowanych w latach 1914—1915 w liczbie 137. W 1915 r wodnosamoloty te posłużyły jako bombowce przeciwko Turcji, ale szybko uległy korozji i zniekształceniom pod działaniem słonecznym. 4 wodnosamoloty stanowiły w Dunkierce zasadzkę na niemieckie Zeppeliny lecące na Londyn. 6 wodnosamolotów działających na Morzu Czerwonym i Śródziemnym bombardowało m.in. linie kolejowe i stacje w Sokia i Smyrnie. W nalocie na El Arish z 2 bomb zrzuconych z 1500 m — 1 trafiła prosto w skład amunicji. Pojawienie się nowocześniejszych samolotów niemieckich zmusiło Brytyjczyków do wycofania Schneiderów dalej na Wschód. Eskortowały one bombowce Short, potem osłaniały okręty wojenne. 17.IX.1916 r. Niemcy zestrzelili jednego Schneidera. 27.XII.1916 r. Schneidery uzyskały swój największy sukces: ze 120 m zbombardowały most Chikaldera na linii kolejowej Konstantynopol — Bagdad. Schneidery były najlepszymi samolotami na wyspach Egejskich użytkowanymi tam do końca 1916 r. W 1919 r. zbudowany został dwupłatowiec pływakowy Schneider Cup z silnikiem 294 kW (400 KM) Ulepszoną odmianą Schneidera był 1-miejscowy myśliwiec Baby (na zdjęciu z 1915 r.) zbudowany w okresie lat 1915—1917 w liczbie 100 (z silnikiem o mocy 73,6 kW). Miał takie same wymiary (kadłub dłuższy o 0,35 m). Inne odmiany Baby były z silnikami 81 i 95,7 kW.

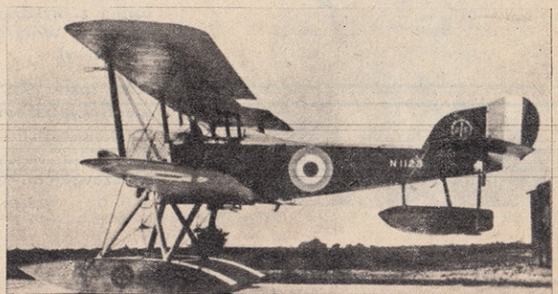
Spośród 254 Schneiderów i Baby ponad 100 stracono w transporcie morskim, zderzeniach z masztami statków i innymi samolotami. W końcu 1916 r. Schneiderów i Baby z silnikami 73,6 kW było ok. 30. Z odnalezionych części zbudowano w 1969—1970 r. w W. Brytanii 1 samolot Baby dla muzeum RAF.

Konstrukcja drewniana z pokryciem płóciennym i aluminiową osłoną silnika. Usterzenie z rurek metalowych. W Baby — także podwozie kołowe oraz klapolotki. Silnik wirujący Monosoupape Gnome o mocy 73,6 kW (100 KM).

Uzbrojenie: 1 k.masz. Lewis 7,7 mm i 1—2 bomby 29,5 kg. Gołąb pocztowy do łączności.

Malowanie: Cały wodnosamolot brązowy (od spodu jasny). Pływaki i osłona silnika — aluminiowe. Wodnosamolot rekordowy był w jasnym kolorze z dużym ciemnym napisem na kadłubie SOPWITH i wielką 3 na sterze kierunku. **(W)**

DANE TECHNICZNE. Wymiary: rozpiętość — 7,82 m, długość — 6,96 m, wysokość — 3,05 m. **Masy:** masa własna — 554 kg, masa całkowita — 772 kg. **Osiągi:** max. prędkość (0 m) — 148 km/h (seryjne — 140 km/h, czas wznoszenia na 3000 m — 30 min, pułap 2135 m, czas trwania lotu — 2 h (seryjne — 3 h).



MALOWANIE SAMOLOTÓW POLSKIEGO LOTNICTWA WOJSKOWEGO 1918—1939

201

Tekst i rysunki: TOMASZ J. KOWALSKI

Uzupełnienia. Malowanie samolotu PWS-26 używanego najliczniej w CWL w Dęblinie. Użytkowano go w dwóch podstawowych wariantach:

a) cały samolot w kolorze srebrnym,

b) cały samolot w kolorze khaki.

W obu przypadkach: opis typu, numer ewidencyjny, napisy eksploatacyjne malowano kolorem czerwonym, natomiast numery taktyczne i identyfikacyjne na dolnej powierzchni płata w przypadku (a) — czarne, a w przypadku (b) — białe. Na powierzchni górnej płata górnego malowano w obu wariantach biały pas. (Część samolotów miała malowane barwnie stateczniki pionowe co oznaczało przynależność do poszczególnej eskadry szkolnej.)

Na barwnej planszy przedstawiono dwa egzemplarze PWS-26 z CWL w Dęblinie:

1) PWS-26 z numerem ewidencyjnym 81-185, numer taktyczny 79 i identyfikacyjny R-79 (numer ewidencyjny tylko z lewej strony kadłuba),

2) PWS-26 z numerem taktycznym 77 i numerem identyfikacyjnym R-77, numer ewidencyjny nieznany.

Ponadto na planszy pokazano godło CWL malowane obustronnie na steczniku pionowym.

Na zdjęciu: Samoloty PWS-26 pomalowane na kolor srebrny. Zdjęcie: archiwum

© Kowalski

CO NOWEGO W KOSMOSIE

– Kto przypuszcza, że tyle jest tylko ciał niebieskich, ile my widzimy, podobny jest do tego, kto mniema, że żyją tylko te ptaki, które on widzi przez okno –. Tę mądrą uwagę podał Giordano Bruno w 1583 r. Przepisałem ją z książki **Wszechświat widziany z pokładu satelitów** napisanej przez prof. Jana Mergentalera, a wydanej z godną zazdrości starannością przez Ossolineum we Wrocławiu. Profesor zapoznaje w pracy swej z poszukiwaniami źródeł rentgenowskich we Wszechświecie, dokonywanymi między innymi przy pomocy sztucznych obiektów. Nie piszę recenzji tej książki. Pragnę jedynie zwrócić uwagę Czytelników na to niewielkie objętościowo dzieło, które wyszło spod pióra naszego najwybitniejszego uczonego heliofizyka. Książka jest doskonałą lekturą dla każdego. Właściwie powinna być, moim zdaniem, lekturą obowiązkową w szkołach średnich.

Z Kosmosem związana jest druga książka **Ary Szternfeld pionier kosmonautyki**, napisana przez mgr. inż. Władysława Geislera. Szternfeld, Żyd polski, który wybrał ZSRR jako swą ojczyznę zmarł w roku ubiegłym. I oto otrzymaliśmy pełną prawie biografię tego pioniera kosmonautyki, honorowego obywatela swego rodzinnego miasta Sieradza.

W. Geisler również jeden z pionierów myśli astronautycznej w Polsce, jeden z założycieli PTA w Warszawie i założyciel Śląskiego Oddziału PTA w Katowicach napisał bardzo interesującą książkę o życiu i działalności A. Szternfelda. Jest to trzeba stwierdzić, pomnik pamięci wystawiony pionierowi kosmonautyki w kraju jego dzieciństwa. Książkę wydała Ludowa Spółdzielnia Wydawnicza. Mamy już zatem dwie prace o pionierach kosmonautyki: A. Trepki o Ciołkowskim i W. Geislera o Szternfeldzie. Może teraz ktoś pomyśli o Banachiewiczu i Kordylewskim, o Siemienowiczu i Bemie – właśnie w serii popularnych biografii!

Na koniec września (dokładnie na 30) zapowiedziano drugi lot samolotu kosmicznego STS-2 Columbia. Astronauci Joe Engle i Richard Truly przeszli już wszystkie treningi łącznie z – konferencją prasową, na której powiedzieli, że będzie to 5-dniowy lot, a zatem o 2 dni dłuższy od poprzedniego. 4 sierpnia Columbia odnowiona starannie po swym pierwszym locie, została dostarczona do hali montażowej, a 28 sierpnia przetransportowano ją na stanowisko startowe 39A w ośrodku im. Kennedy'ego. Przewidywane jest osiągnięcie orbity prawie kołowej na wysokości 280 km. Przypomnieć warto, iż załogę Columbii w tym locie stanowią astronauci rezerwowi pierwszej wyprawy.

Opublikowany niedawno kalendarz lotów samolotu kosmicznego ujawnia daty poszczególnych wypraw i ich przeznaczenie. Zgodnie z tym kalendarzem do początku 1987 r. przeprowadzonych zostanie 67 lotów Space Shuttle. W tym 57 z ośrodka na Przylądku Canaveral i 10 z ośrodka im. Vandenberga (między październikiem 1984 r., a styczniem 1987 r.). Pierwsze 4 loty z dwuosobowymi załogami zaliczane są do doświadczalnych. Powinny one zakończyć się w 1982 r. Od piątego lotu, który przewidywany jest na 30 września 1982 r. będziemy mieli do czynienia z lotami operacyjnymi dla potrzeb łączności dalekosiężnej, nauki i – niestety – celów wojskowych. W rubrykach wspomnianego kalendarza wymienia się 16 lotów związanych z wojskiem. Pierwszy tego rodzaju lot zapowiedziano na 28 października 1983 r. Niektóre loty samolotu kosmicznego odbędą się przy współpracy uczonych z innych państw m.in. Kanady i RFN, Indonezji, Ligi Arabskiej, Luksemburga, a także organizacji międzynarodowych jak np. Intelsat albo organizacji kontynentalnej, jak np. Europejska Agencja Kosmiczna (ESA).

W szóstym locie udział weźmie 3-osobowa, w dziewiątym (USA-ESA) – 6-osobowa załoga. Wydłuży się również czas pobytu na orbicie do siedmiu dni (chociaż nie w każdym locie) i to począwszy od siódmego lotu w 1983 r.

Dużym wydarzeniem było pomyślne w dniu 17 lipca wprowadzenie na orbitę geostacjonarną pierwszego satelity łącznościowego Apple zbudowanego w Indiach. Satelita ten 22 lipca przekazał program telewizyjny emitowany z Ahmedabadu na odległość ponad 1 400 km. Apple był obiektem doświadczalnym poprzedzającym właściwego satelitę Insat-1, który zostanie wyniesiony w latach 1982-83. Satelitę Apple wyniosła francuska rakieta Ariane z ośrodka kosmicznego w Gujanie w dniu 19 czerwca.

Sukces z Apple przysłonił niepowodzenie z satelitą Rohini, który wyniesiony został przez rakietę hinduską SLV-3 w dniu 31 maja br, a zniszczony został 8 czerwca po wejściu w gęste warstwy atmosfery. Obiegał on Ziemię po orbicie 181-364 km, a więc niższej niż planowano (296-834 km). Satelita z Indii dysponował systemem stabilizującym go na trzech osiach swobody, a zatem Indie stały się piątym państwem na świecie, które dysponowało satelitą geostacjonarnym zdolnym do bardzo precyzyjnych manewrów na orbicie. Fakt wart odnotowania. Ta sama rakieta Ariane wyniosła również satelitę Meteosat-2 (masa 699 kg na Ziemi) przeznaczonego dla potrzeb meteorologii w służbie Europejskiej Agencji Kosmicznej. 28 lipca satelita rozpoczął pracę przekazując z orbity geostacjonarnej obrazy chmur i powierzchni Ziemi. Pełne wykorzystanie systemu złożonego oprócz satelity z 200 stacji naziemnych rozpocznie się jednak dopiero w marcu lub kwietniu przyszłego roku. Żywotność praktyczna satelity przewidziana jest na około 3 lata, mimo iż system energetyczny może być czynny nawet 5 lat. Może trzeba jednak uzupełnić tę informację podając, że Meteosat-2 jest tylko ogniwem systemu operacyjnego meteorologii satelitarnej dla Europy zachodniej. System ten składać się będzie z 3-4 satelitów, które zapewnią niezbędną osłonę meteo na co najmniej 10 lat.

25 sierpnia próbnik kosmiczny Voyager-2 przeszedł w pobliżu planety Saturn, przekazując nową serię zdjęć. Od startu w sierpniu 1977 r. próbnik ten wsławił się w roku ubiegłym przekazaniem rewelacyjnych zdjęć, które publikowaliśmy w numerze styczniowym roku bieżącego. Voyager-2 skierował lot swój w stronę planety Uran, do której zbliży się dopiero w styczniu 1986 r.

Niezależnie od obiektów badających bliższe i dalsze rejony Kosmosu, uczeni chętnie wykorzystują tradycyjne balony. W czerwcu na przykład wyniesiono z Francji bezzałogowy balon o dużej pojemności (350 000 m³), który osiągnął wysokość 38 km unosząc aparaturę pomiarowo-badawczą o masie 430 kg. Celem lotu były badania biologiczne i fizyczne związane z ozonem i promieniowaniem kosmicznym. Równie wielkim balonem wyniesionym w lipcu posłużyli się uczeni włoscy. Tym razem chodziło o doświadczenie astronomiczne w zakresie promieniowania gamma.

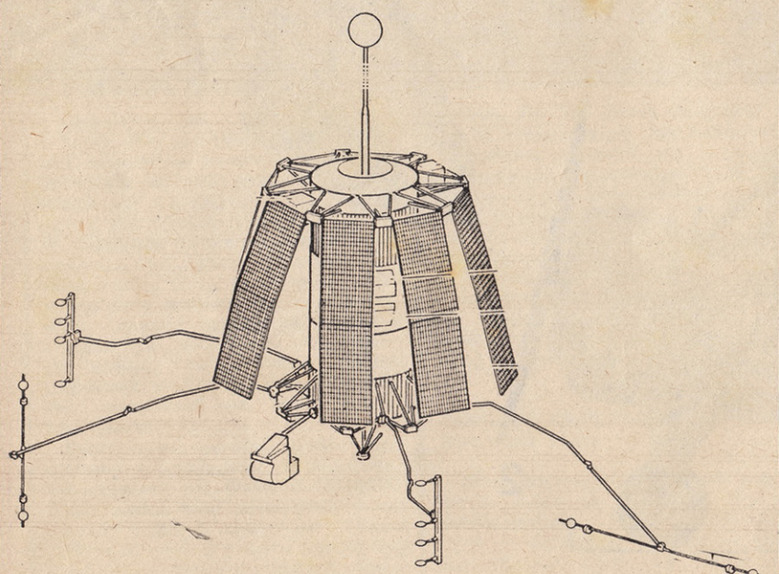
Serię 6 wzlotów balonowych przeprowadzono w maju i czerwcu z Pretorii. Były to balony ciśnieniowe stratosferyczne. Wypróbowano również balony na ogrzane powietrze, z których jeden wykonał 17-dniowy lot z ładunkiem 50 kg aparatury pomiarowo-badawczej. Balony tego typu mają system ogrzewczy oparty na podczerwieni.

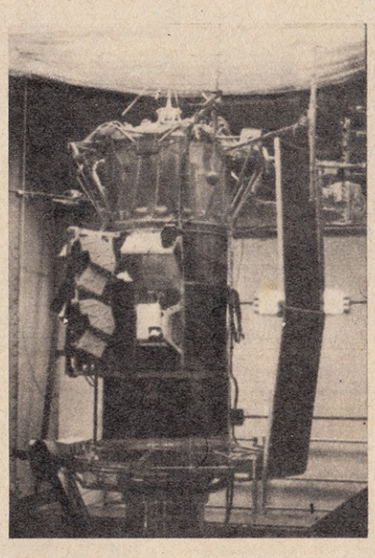
7 sierpnia z terenu ZSRR wyniesiono nowego satelitę Interkosmos-Bułgaria 1300. Wyposażono go w aparaturę do badania zjawisk zachodzących w jonosferze. Aparatura jest dziełem specjalistów z Bułgarii przy współpracy z uczonymi radzieckimi. Satelita uświetnia 1300-lecie istnienia Bułgarii.

W Holandii w zakładach Fokkera montowany jest największy satelita, który powstaje w Europie zachodniej. Satelita Iras przeznaczony jest dla potrzeb astronomii. Wyposażono go w teleskop pracujący w podczerwieni. Wkrótce satelita przewieziony zostanie do ośrodka NASA w Pasadena, gdzie poddany zostanie ostatecznej weryfikacji i próbom w komorze próżniowej. Satelita Iras (wysokość 3,6 m, masa 834 kg, w tym wyposażenie 499 kg, teleskop o średnicy 60 cm ma 62 detektory podczerwieni chłodzone ciekłym helem) do – 4 stopni K (–269 stopni C). W sierpniu przyszłego roku przewidywane jest wyniesienie satelity na orbitę kołową 900 km przy pomocy amerykańskiej rakiety Delta 3910 z ośrodka Lompoc w Kalifornii. Iras powstał dzięki współpracy trzech państw: Holandii, USA i W. Brytanii. W przedsięwzięciu tym zatrudnionych było około 1 500 osób różnych specjalności. Astronomowie spodziewają się uzyskać milion danych za pośrednictwem tego satelity, a więc bardzo dużą porcję informacji z niedostępnych z Ziemi rejonów Wszechświata. Chodzi naturalnie o informacje ze źródeł dotąd nieznanych wysyłających promieniowanie podczerwone: gwiazd i galaktyk. Żywotność satelity Iras przewidziano na 12 miesięcy.

Na zakończenie informacja z ZSRR. W pierwszych dniach sierpnia wprowadzono na orbitę okołoziemską przy użyciu jednej tylko rakiety osiem satelitów Kosmos 1287-1292.

PAWEŁ ELSZTEIN





Satelita Arcad-3, przy pomocy którego przeprowadzone zostaną badania megnetosfery. Satelita wyniesiony miał być w końcu sierpnia br. Jest on wspólnym dziełem uczonych radzieckich i francuskich. Program Arcad zapoczątkowano w 1974 r. i realizowano na satelitach Arcad-1 i 2 oraz Aureole-1 i 2. Jak wynika z prasy francuskiej, wyposażenie przygotowane dla nowego satelity radzieckiego ze strony Francji ma masę 100 kg, a koszt aparatury i przygotowań z tym doświadczeniem związany wyniósł 26 mln franków. W programie naukowym (10 eksperymentów) udział biorą trzy ośrodki naukowe z Francji i dwa z ZSRR. Na zdjęciu: Arcad-3 w symulatorze CNES w Tuluzie, a obok szkic układu satelity.

Zdjęcia: Air et Cosmos

REKORD ŚWIATA

W Przasnyszu na letnim zgrupowaniu szybowników, spadochroniarzy i modelarzy ustanowiony został nowy rekord świata. Dokładniej: rekord nr 40 w kategorii F1B — modeli wodnosamolotów z napędem gumowym. 6 sierpnia Włodzimierz Mazurczak z Aeroklubu Warszawskiego wypuścił swój model, startujący z okolicznego stawu, do rekordowego lotu. Uzyskany wynik przeszedł najśmielsze oczekiwania: 7 min 46 s. O 1 min 32 s pobity został aktualny rekord świata długotrwałości lotu należący do modelarza radzieckiego.

Próby zaatakowania rekordów w kategorii wodnosamolotów zostały bardzo starannie przygotowane przez organizatorów zgrupowania. Nie był to zatem szczęśliwy przypadek, zbieg okoliczności, czy coś w tym rodzaju. Rekordy atakowało dwóch zawodników: Wiesław Dzik i Włodzimierz Mazurczak. W pierwszym locie model Dzika osiągnął 2 min 43 s, ale już w locie następnym model Mazurczaka utrzymał się w powietrzu dwukrotnie dłużej i komisarze sportowi mogli zapisać wyniki jako nowy rekord świata. Trzeba dodać, że jednocześnie ustanowiono rekord krajowy odległości lotu w tejże kategorii wynoszący 2100 m. Tak więc trochę już u nas zapomniana kategoria modeli wodnosamolotów uświetniona została doskonałym wynikiem. Przypomnieć trzeba, iż przed laty na tradycyjnych imprezach rozgrywanych o Puchar Bałtyku spotykaliśmy co roku w Rewie lub w Olsztynie wielu entuzjastów modeli wodnosamolotów. Później wszystko to się gdzieś zagubiło, no ale widocznie zapał konstruktorów nie wygasł całkowicie, czego dowodem nowy rekord świata.

Model wodnosamolotu jest zawsze bardzo efektowny podczas startu, przysparza jednak wielu kłopotów konstruktorom i zawodnikom. Dwa pływaki, czy trzy? Długie dwa, a może jeden krótki? A może jeden długi z dwoma podporami? — wątpliwości jest zawsze sporo. Tymczasem chodzi o jak najmniejszą powierzchnię pływaków stykającą się z wodą, tak aby opór był jak najmniejszy, aby nie zużyć zbyt dużo mocy silnika gumowego na rozbieg przy starcie, bo moc ta potrzebna jest przecież do osiągnięcia jak największej wysokości, a zatem i długotrwałości lotu. Stąd też konieczność budowy wyczynowego modelu gumówki z dobudowanymi pływakami, ale takimi, które nie będą przeszkadzać przy starcie i podczas lotu.

Model W. Mazurczaka ma jeden pływak główny składany natychmiast po starcie wzdłuż spodniej części kadłuba. Nieodzowną stateczność na wodzie (próba pływalności obowiązuje również przed startem) zapewniają dwa małe pływaki zręcznie wbudowane do statecznika poziomego. Model o takim układzie dosłownie wyskakuje z powierzchni wody po rozpoczęciu pracy śmigła.

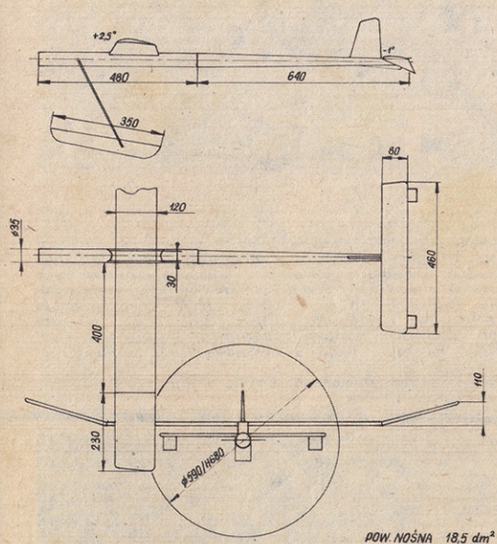
Włodzimierz Mazurczak ma 27 lat. Z zawodu elektronik. Od czerwca roku bieżącego objął kierownictwo sekcji modelarskiej w Aeroklubie Warszawskim. Modelarstwem lotniczym zajmuje się od 17 lat. Specjalizuje się w budowie modeli z napędem gumowym. Jest, co trzeba szczególnie podkreślić, wychowankiem mistrza w tej właśnie kategorii modeli — Władysława Niestoja. Gratulacje za wspaniały wynik składamy również na ręce Pana Niestoja!

Cenna inicjatywa Aeroklubu Warszawskiego organizowania „zgrupowań rekordowych" wejdzie być może do tradycji. Niżej podpisanego raduje fakt pojawienia się nareszcie po bardzo wielu latach marazmu, zastoju, niechęci i niefachowości — młodego, energicznego szefa modelarstwa w AW, który rozpoczął swoje „urzędowanie" rekordem świata. Niech mu się szczęści dalej!

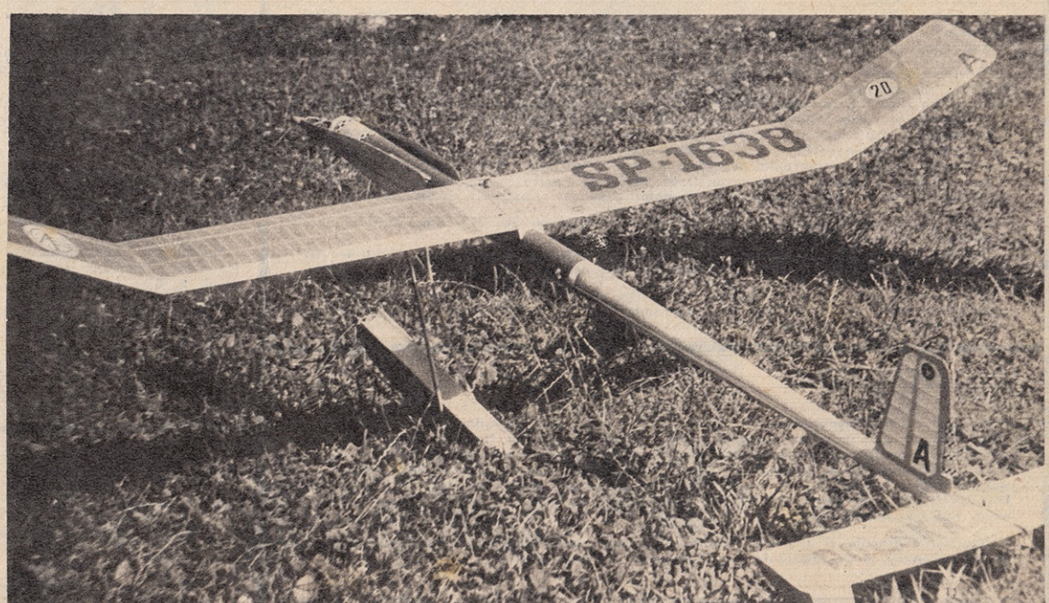
P.E.

W. Mazurczak z rekordowym modelem.

Zdjecia: W.M.



POW. NOŚNA 18,5 dm²
MASA 272,5g
22 PASMA PIRELLI 4×1



Rok założenia 1930

SKRZYDLATA POLSKA

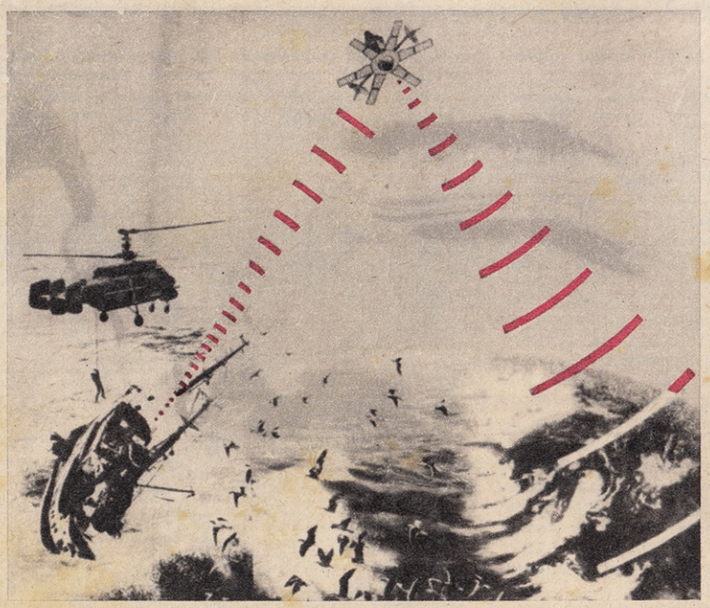
Wyróżniona
Dyplomem Honorowym FAI (1966)

„SKRZYDLATA POLSKA" — tygodnik lotniczy i kosmonautyczny. REDAGUJE ZESPÓŁ: Redaktor naczelny — Jerzy R. Konieczny, z-ca red. nacz. — Tadeusz Malinowski, sekretarz redakcji — Jerzy Zarębski, kierownicy działów — Paweł Elsztein, Henryk Kucharski, Bogusław J. Witkowski, Janusz Wojciechowski, redaktor graficzny — Jolanta Kalita, redaktor techniczny — Irena Bąkowicz, sekretariat redakcji — Wanda Szawarska. Stali współpracownicy — Tadeusz Chwałczyk, Bolesław Gaczkowski, Jerzy Grzegorzewski, Tadeusz Kostia, Bernard Koszewski, Tadeusz Królikiewicz, Julian Malejko, Wiktor Wionczek.
REDAKCJA: ul. Nowy Świat 24 m. 2, 00-373 Warszawa 1; telefony: 27 33 78 — redaktor naczelny i sekretariat, 27 52 60 — kierownicy działów.
WYDAWCA: WYDAWNICTWA KOMUNIKACJI i ŁĄCZNOŚCI, ul. Kazimierzowska 52, Warszawa; telefon — centrala 49 27 51 do 9.

PRENUMERATA: Prenumeratę na kraj przyjmują Oddziały RSW „Prasa–Książka–Ruch" oraz urzędy pocztowe i doręczyciele w terminach:
– do dnia 25 listopada na I kwartał i I półrocze roku następnego i cały rok następny,
– do 10 marca na II kwartał roku bieżącego,
– do 10 czerwca na III kwartał i II półrocze roku bieżącego,
– do 10 września na IV kwartał roku bieżącego.
Cena prenumeraty: kwartalnie 130 zł
półrocznie 260 zł
rocznie 520 zł.
Jednostki gospodarki uspołecznionej, instytucje, organizacje i wszelkiego rodzaju zakłady pracy zamawiają prenumeratę w miejscowych Oddziałach RSW „Prasa–Książka–Ruch", w miejscowościach zaś, w których nie ma Oddziałów RSW — w urzędach pocztowych.
Czytelnicy indywidualni opłacają prenumeratę wyłącznie w urzędach pocztowych i u doręczycieli.
Prenumeratę ze zleceniem wysyłki za granicę przyjmuje RSW „Prasa–Książka–Ruch", Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw, ul. Towarowa 28, 00-958 Warszawa, konto PKO nr 1531-71.
Prenumerata ze zleceniem wysyłki za granicę jest droższa od prenumeraty krajowej o 50% dla zleceniodawców indywidualnych i o 100% dla zleceniodawców instytucji i zakładów pracy.

OGŁOSZENIA: Cena ogłoszeń drobnych w tekście 10 zł za słowo, reklam i ogłoszeń handlowych 38 zł za 1 cm², ogłoszeń urzędowych — komunikatów 42 zł za 1 cm²; za ogłoszenia i reklamy wielobarwne dolicza się 100% dodatku; za ogłoszenia i reklamy przekraczające w wypadku ogłoszeń drobnych 50 słów, a w wypadku pozostałych ogłoszeń i reklam 1 kolumnę — może być doliczany dodatek w wysokości do 100% obliczany od nadwyżki. Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, 02-546 Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Za treść ogłoszeń redakcja nie odpowiada.

Sprzedaż egzemplarzy zdezaktualizowanych, na uprzednie pisemne zamówienia, prowadzi Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", 00-839 Warszawa, ul. Towarowa 28. Redakcja zastrzega sobie prawo dokonywania niezbędnych poprawek i skrótów w publikowanych listach i korespondencjach. PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA. Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. Druk: Wojskowe Zakłady Graficzne, Warszawa ul. Grzybowska 77.
Podpisano do druku 28.VIII.1981 r. Zam. 3038. L-111. Nakład — 32 000



KOSMOS SPIESZY Z POMOCĄ

ZSRR, USA, Francja i Kanada przystąpiły do wspólnego opracowania nowego systemu poszukiwania i wykrywania rozbitków na morzach i oceanach.

Jak oświadczył zastępca przewodniczącego radzieckiego zjednoczenia Morswiaźsputnik — Jurij Zurabow — tylko w 1978 r. na całym świecie uległy katastrofom 473 duże statki transportowe (9 przepadło bez wieści). Zginęło przy tym ok. 2000 marynarzy. Podobnie jest w lotnictwie. Przed kilku laty zaginął m.in. samolot wiozący delegację Kongresu USA w drodze na Alaskę.

Istniejące obecnie służby ratownicze nie wystarczają. Specjaliści państw morskich doszli więc do przekonania, że niezbędny jest światowy system satelitarny.

Satelitarny system ratowniczy opracowuje się równolegle z ZSRR i USA, zgodnie z porozumieniem międzyrządowym z maja 1977 r. Projekt radziecki, to KOSPAS (kosmiczny system poszukiwania statków i samolotów uległych wypadkom), zaś wspólny — USA, Francji i Kanady — SARSAT. Prace w ZSRR koordynuje ministerstwo żeglugi, w USA — NASA.

W końcu 1979 r. przedstawiciele 4 państw podpisali umowę o tzw. wzajemnym zrozumieniu. Określa ona kolejność prac nad jednolitym systemem oraz prawa i obowiązki stron. Ustalono, że oba systemy mogą pracować wspólnie lub niezależnie.

Podstawą projektu KOSPAS-SARSAT jest zespół kilku satelitów radzieckich i amerykańskich powiązanych z naziemnymi narodowymi centralami służby ratowniczej. Wszystkie cywilne statki i samoloty transportowe zostaną wyposażone w radioboje nadające samoczynnie w razie katastrofy sygnały dla satelitów ZSRR i USA. Te zaś przekażą natychmiast sygnały do najbliższego naziemnego ośrodka informacyjnego. W ZSRR są one organizowane w Archangielsku i Nachodce, zaś centrum koordynacyjne w Moskwie. Dokładność namiaru położenia rozbitka: 1–2 mil morskich (1,8–3,6 km). Wiadomość o tym zostanie przekazana następnie przez narodowe centra koordynacyjne do państwa do jakiego należy rozbity statek lub samolot oraz do właściwych służb ratowniczych.

Statki i samoloty radzieckie otrzymają oznaczenie kodowe np. 221, amerykańskie 111, kanadyjskie 121, francuskie 211.

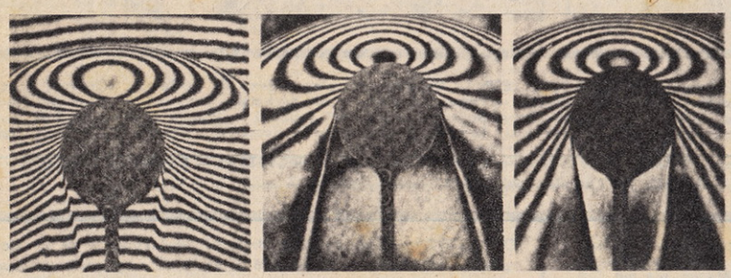
Ośrodek w Archangielsku już się buduje. We Francji ma powstać w Tuluzie, zaś w USA i Kanadzie wybrano już miejsce dla ośrodków narodowych.

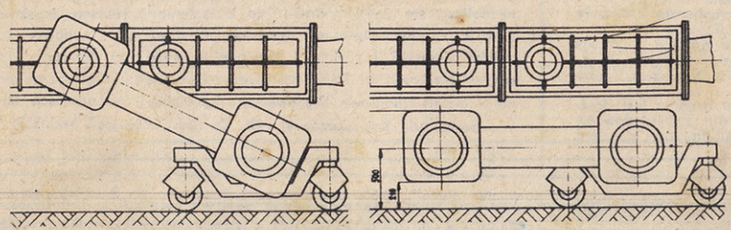
W 1981 r. przewiduje się zakończenie prac nad wyposażeniem technicznym, w 1982 r. — rozpoczęcie prób, a w 1984 r. — podsumowanie wyników próbnego użytkowania systemu przez 4 wymienione państwa.

INTERFEROMETR

W instytucie naukowo-badawczym VZLU w Pradze w CSRS zbudowano interferometr typu Mach-Zehnder o wyjątkowo dużej średnicy zwierciadeł, bo aż 0,34 m. Służy on przy badaniach w tunelu aerodynamicznym, z możliwością umieszczenia zespołu przewoźnego pod komorą pomiarową (na rysunku — z lewej; z prawej — zespół złożony do przewozu). Obsługa odległościowa przez 1 osobę. Źródłem promieniowania jest laser helowo-neonowy TKG-203 (CSRS) lub argonowy ILA-120 (NRD). Na zdjęciach — interferogramy naddźwiękowego opływu walca lub kuli.

Urządzenie pracuje w zakresie fal promieniowania świetlnego i musiało mieć układ optyczny wykonany z dokładnością do dziesiątek nanometra (10⁻⁸ m).



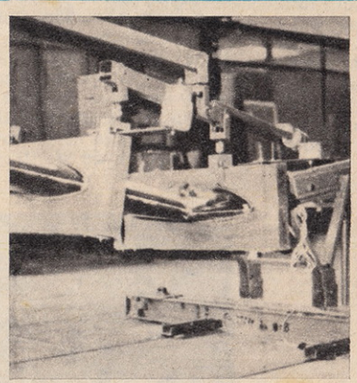


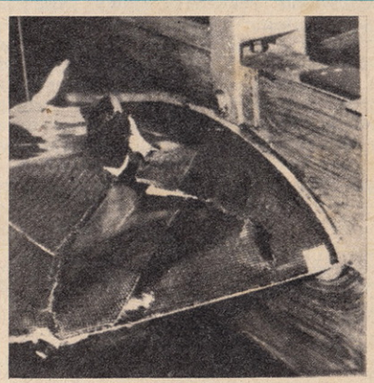
SKŁADANY HELIPORT

Według badań francuskiej służby pogotowia ratunkowego transport chorych i rannych śmigłowcami jest najwłaściwszym rozwiązaniem. Przewóz samochodowy jest związany z trwałymi przeciążeniami pionowymi o wartości do 4 g oraz drganiami rezonansowymi działającymi ujemnie na układ nerwowy i krwionośny.

W śmigłowcu turbinowym przeciążenia nie przekraczają 2 g, a czas transportu jest znacznie krótszy, czemu dodatkowo może sprzyjać opracowanie doraźnych lądowisk-helznacznie krótszy, czemu dodatkowo może sprzyjać opracowanie doraźnych lądowisk — heliportów.

Na zdjęciu pokazany został przenośny składany heliport możliwy do szybkiego złożenia w każdym miejscu, także na wodzie (na pływakach z ustatecznieniem). 4 osoby montują heliport w okresie do 48 h. Może on być użytkowany w każdych warunkach pogodowych, w dzień i w nocy.





KIEDY SIĘ ZŁAMIE

Próba wytrzymałościowa na złamanie skrzydeł szybowca laminatowego klasy standard Hornet-C przeprowadzona w instytucie lotnictwa politechniki w Brunświku w RFN. Uzyskano wynik o 40% lepszy od obliczeniowego. Skrzydła z laminatu z włóknem węglowym nie złamały się po 3 s działaniu obciążenia o wartości 1,5 raza większej od max. dopuszczalnego (obliczeniowego). Dopiero przy obciążeniu 2,1 raza większym (czyli 11 g) nastąpiło złamanie. Odkształcenia skrzydeł z laminatu z włóknem węglowym były o 45% mniejsze niż w przypadku skrzydeł z laminatu z włóknem szklanym. Odchylenie końcówek skrzydeł przy max. obciążeniu wyniosło tylko 1 m. Także badania flatterowe miały przebieg pomyślny.

Na zdjęciach stanowisko badawcze oraz widok złamanego skrzydła z laminatu z włóknem węglowym.

PONAD 8 GODZIN NA LOTNI NA ŻARZE

16 sierpnia 1981 r. Józef Gigoń (na zdjęciu) pobił na Żarze własny rekord długotrwałości lotu na lotni wynikiem — 8 h 20 min. Gratulujemy! (bjw)

Zdjęcia i rysunki: „Sputnik", „Letectvi + kosmonautika", „Science et Vie", „Aerokurier", Bogusław J. Witkowski (zdję-cie w kolorze).